UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

CENTRE DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS

CASE POSTALE 6128, SUCCURSALE A, MONTRÉAL, QUÉBEC, H3C 3J7

L'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE AUTOMOBILE AU CANADA

par

Claire Laberge-Nadeau,
Hélène Lepire,
Louise Potvin,
Louise Valois.

Subvention nationale à la santé
Santé et Bien-être social Canada
Projet no 6605-1900-42

Département de médecine sociale et préventive, Fac. Médecine
Equipe de recherche sur la sécurité routière
Centre de recherche sur les transports - Publication #336
Université de Montréal

Février 1984

dépot légal - 2e trimestre 1984

FORMULE DE DOCUMENTATION POUR RAPPORT

1. *Titre et sous-titre* L'enseignement de la conduite automobile au Canada	2. *Date du rapport* Février 1984
4. *Auteur(s)* Claire Laberge-Nadeau, M.D., M.A.H., M.Sc., C.S.P.Q., Hélène Lepire, M.Ps., Louise Potvin, M.A., Louise Valois, M.A.	3. *No de projet* 6605-1900-42
6. *Nom et adresse de l'organisme exécutant* Equipe de recherche sur la sécurité routière. Centre de recherche sur les transports, Université de Montréal, C.P. 6128. succursale A, Montréal, Québec, H3C 3J7	5. *Genre de rapport et période visée* Final 1982-83
	7. *Agent de projet* M. Gérald Lamothe
8. *Nom et adresse de l'organisme parrain* Santé et Bien-être social Canada Dir. générale des programmes de la santé Dir. des programes de recherche	

10. *Résumé*

Ce rapport traite des programmes provinciaux d'enseignement de la conduite automobile; ceux-ci sont offerts dans les écoles secondaires (high school) de toutes les provinces sauf le Québec et dans les écoles de conduite commerciales au Québec et en Alberta. La mise en place de tels programmes reposait sur la conviction qu'ils pouvaient réduire les taux d'accidents et d'infractions chez les nouveaux conducteurs. Suite à des recherches récentes et rigoureuses cette conviction a été fortement ébranlée.

Le rapport présente dans un premier temps une analyse critique des recherches les plus importantes faites sur le sujet; il cerne les connaissances disponibles sur les effets des programmes scolaires et les principales questions méthodologiques. Dans un deuxième temps il présente un inventaire des programmes provinciaux; il fait le point sur les objectifs, les contenus et la structure privilégiés dans chaque province et sur les ressources humaines, matérielles et financières consacrées à ces programmes.

11. *Mots-clés* Enseignement de la conduite automobile; formation, évaluation des programmes; plans de cours; écoles de conduite commerciales; instructeurs; permis de conduire.	12. *Diffusion* Disponible sur demande au CRT.
	13. *Nombre de pages* 192 — 14. *Prix* $8.00

1. *Title and subtitle* Driver Education in Canada	2. *Report Date* February 1984
3. *Author(s)* Claire Laberge-Nadeau, M.D., M.A.H., M.Sc., C.S.P.Q., Hélène Lepire, M.Ps., Louise Potvin, M.A., Louise Valois, M.A.	4. *Project No* 6605-1900-42
6. *Performing Organization Name and Address* Equipe de recherche sur la sécurité routière. Centre de recherche sur les transports, Université de Montréal, C.P. 6128, Succursale A, Montréal, Québec. H3C 3J7.	5. *Type of Report and Period Covered* Final 1982-83 7. *Liaison Officer* Mr. Gérald Lamothe
8. *Sponsoring Agency Name and Address* Health & Welfare Canada - Health Programs Branch Research Programs Directorate	
9. *Additional remarks*	

10. *Abstract*

This is a comprehensive report on Canadian Driver Education programs. These were set up in all the provincial high schools except Quebec and in the commercial driving schools of Quebec and Alberta, in the hope that they would reduce the accident and violation rates of new drivers. This conviction was severely shaken by recent research.

The report first reviews the most important researches conducted on the subject; it pinpoints the available knowledge on the effects of school programs and the main methodological questions. Secondly, it presents a survey of provincial programs; it analyses the objectives, content and organization favoured in each province as well as the human, material and financial resources devoted to these programs.

11. *Key Words* Driver education; driver training; program evaluation; curricula; driver training schools; driver instructor; driver licensing.	12. *Distribution Statement* Available on request at the C.R.T. 13. *No. of Pages* 192 — 14. *Price* $8.00

AVANT-PROPOS

La réalisation de cette recherche est redevable à plusieurs personnes oeuvrant dans différents organismes. Une partie importante du travail était reliée à la collecte des données; nous voulons donc remercier les différents ministères provinciaux des Transports et de l'Éducation, la Régie de l'assurance-automobile du Québec, et tous les autres organismes et associations que nous avons rencontrés pour leur disponibilité et leur aimable collaboration. Nos remerciements s'adressent à Santé et Bien-être social Canada qui a supporté financièrement cette recherche.

Nous avons bénéficié des conseils judicieux des personnes suivantes qui ont agi comme consultants à différentes étapes de la recherche:

- Urs Maag, statisticien, Ph.D., Dép. d'informatique et recherche opérationnelle, Université de Montréal.
- Robert Bourbeau, Ph.D., démographe, Dép. de démographie, Université de Montréal.
- Alastair W. Risk, psychologue, New Castle-upon-Tyne, Grande-Bretagne.
- Léon S. Robertson, Ph.D., Yale University, U.S.A.

Nous voulons souligner le soin et la diligence du travail de Mesdames Sylvie Hétu, Pierrette Bergeron et Marie Girouard du Centre de documentation, et de Madame Andrée Le Blanc, qui s'est chargée de retranscrire le texte.

À toutes ces personnes, organismes et à tous ceux qui, de près ou de loin ont collaboré à ce travail, nous transmettons nos remerciements sincères.

TABLE DES MATIERES

	PAGE NO.
AVANT-PROPOS	v
TABLE DES MATIÈRES	vii
LISTE DES TABLEAUX	xi
INTRODUCTION	1
1) Le contexte	1
2) Notre recherche	3
3) Le présent rapport	4
1. ANALYSE DE LA DOCUMENTATION	7
2. MÉTHODOLOGIE	25
1) Organismes consultés	25
2) Procédure suivie	26
3) Limites	28
3. DESCRIPTION DE LA SITUATION CANADIENNE	31
1) Les programmes scolaires d'enseignement de la conduite automobile	31
- définitions	31
- thèmes présents dans le tableau	31
- analyse du tableau	33
a) le Québec: pas de programme scolaire	33
b) les plans de cours provinciaux	34
c) l'implication des gouvernements	34
d) les instructeurs et les véhicules d'entraînement	36
e) les incitatifs	37

2) Les écoles de conduite commerciales 43
- définitions 43
- thèmes présents dans le tableau 43
- analyse du tableau 44
a) trois situations différentes 44
b) des cours de conduite obligatoires 45
c) les permis d'école de conduite 45

3) Les plans de cours des programmes de conduite 51
- définitions 51
- thèmes présents dans le tableau 51
- analyse du tableau 52
a) les organismes responsables 52
b) les secteurs d'enseignement 53
c) le matériel pédagogique 56
d) degré de correspondance entre les objectifs énoncés et les contenus traités 56
e) conclusion 57

4) Les instructeurs 63
- définitions 63
- thèmes présents dans le tableau 64
- analyse du tableau 65
a) les pré-requis pour enseigner au secondaire 65
b) les pré-requis pour enseigner au secteur commercial 65
c) la formation 66
d) le permis d'instructeur 66
e) les conditions générales de travail 67

5) Les permis de conduire 73
- définitions 73
- thèmes présents dans le tableau 74
- analyse du tableau 75
a) les catégories de permis 75
b) l'âge minimum 76
c) les examens à passer 76
d) le système de points de démérite 77

CONCLUSION 81

1) Résumé 81

2) Prospectives 83

ANNEXES 85

1) Les banques de données disponibles 87

2) Liste des personnes consultées lors de l'enquête 97

3) Renseignements administratifs 105

4) Lettre envoyée aux ministères provinciaux des transports 111

5) Informations à recueillir lors des entrevues auprès des gouvernements provinciaux 119

6) Questionnaire adressé aux propriétaires d'écoles de conduite du Québec 125

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTÉS 143

1) Sources générales 145

2) Sources gouvernementales 151

- Colombie britannique 153
- Alberta 157
- Saskatchewan 161
- Manitoba 165
- Ontario 169
- Québec 173
- Nouveau-Brunswick 177
- Nouvelle-Écosse 181
- Ile du Prince-Édouard 183

LISTE DES TABLEAUX

		PAGE NO.
1.	Principaux effets des programmes d'enseignement de la conduite automobile	14
2.	Les programmes scolaires en conduite automobile	39
3.	Les écoles de conduite commerciales	47
4.	Les plans de cours des programmes de conduite	59
5.	Les instructeurs	69
6.	Le permis de conduire	79
7.	Les rapports d'accidents: comparaison inter-provinciale des informations exigées	91
8.	Renseignements administratifs	109

INTRODUCTION

1) Le contexte

Au cours des 30 dernières années il y a eu au Canada comme aux États-Unis un intérêt très marqué pour les programmes scolaires d'enseignement de la conduite automobile; on croyait alors que ceux-ci pouvaient modifier le comportement des jeunes au volant et réduire leurs taux d'accidents et d'infractions. À partir des années 50, on a donc assisté à une prise de position de la part de gouvernements provinciaux, comme ceux de l'Ontario et de la Colombie britannique, en faveur de ces programmes; à la fin des années 60, des programmes scolaires se donnaient dans la majorité des provinces.

Le maintien de ces programmes scolaires a entraîné en 1982-83 au Canada une dépense gouvernementale directe de 5,5 millions pour un total d'environ 98 000 élèves; ce montant ne comprend pas la portion des coûts défrayée par les élèves ni les coûts indirects tels que les pertes de revenus que doivent assumer les companies privées d'assurances lorsqu'elles accordent des réductions de primes à ceux qui ont suivi ces cours. On peut donc dire sans exagérer qu'au cours des 10 dernières années, plus de 60 millions ont été investis dans ces cours par les gouvernements provinciaux. Il faudrait aussi considérer tout ce qui est investi en plus dans les cours de conduite commerciaux.

Paradoxalement aucune étude en profondeur n'a été menée pour évaluer la portée réelle de ces programmes (ou des cours de conduite) à l'échelon canadien. Il y a bien eu quelques études provinciales portant soit sur le contenu et les méthodes liées au plan de cours, soit sur une comparaison

des dossiers de conduite d'élèves ayant suivi ou non ce cours (C.B./A-24[1]; Kenzie, W.R. (1979); Kenzie, W.R. et Clifford, L.V. (1981); N.B./A-13; Gillcash, W. (1977); Laberge-Nadeau, C., Lepire, H., Potvin, L. (1983)). On a pu retrouver aussi des rapports de communications qui établissent des bilans partiels de la situation canadienne au plan de l'enseignement de la conduite automobile. (Paul, E.G. (1976); Toronto (1977); McCormick, R.K. (1974)). Mais aucune de ces études n'a touché toutes les provinces ni n'a évalué en profondeur l'impact réel de ces mesures sur les taux d'accidents et d'infractions chez les populations auxquelles elles s'adressent. Notre projet représente la première enquête systématique visant à faire le point sur les différents programmes, scolaires ou autres, existant au Canada (objet du présent rapport), et à long terme, à mesurer l'effet de ces programmes sur plusieurs variables liées à la sécurité routière: taux et types d'infractions et d'accidents, exposition au risque, connaissances et attitudes, abaissement de l'âge au premier permis.

L'absence d'étude en profondeur ne signifie pas toutefois un manque d'intérêt ou d'interrogations de la part des gouvernements à l'égard de ces programmes. Au contraire, au cours des visites que nous avons faites dans toutes les provinces en mars et avril 83, nous avons réalisé combien notre projet rejoignait les préoccupations de tous les responsables de ces programmes. Ceux-ci savent très bien que les dernières recherches[2] rigoureuses menées ont jeté le doute sur l'efficacité de ces cours comme moyen pour réduire les taux d'accidents et d'infractions chez les jeunes conducteurs. Ces nouvelles données jointes au besoin de réduire et de rationaliser les dépenses gouvernementales remettent en question le maintien de ces program-

---

1 Deux types de sources sont citées: (1) les sources générales, i.e. les auteurs, ex. Kenzie, W.R. (1979), et (2) les sources gouvernementales, les documents publiés par les ministères, tel (C.B./A 24): Colombie britannique, référence A-24.

2 Voir l'analyse de la documentation au Ch. 1.

mes (subventionnés le plus souvent) et commandent une nouvelle orientation pour les politiques en sécurité routière.

Ce domaine est de juridiction provinciale, ce qui a amené chaque province à développer sa propre politique dans ce domaine. On retrouve donc une grande diversité autant au niveau de l'implication gouvernementale (financière, législative ou autre) qu'à celui des programmes en place: ainsi au Québec, l'enseignement de la conduite n'est offert que par les écoles de conduite commerciales. Il est devenu urgent de faire le point sur cette question: de décrire fidèlement ce qui se passe, d'évaluer la portée des cours de conduite et d'identifier les effets bénéfiques qui existent.

2) Notre recherche

C'est pour répondre à ce besoin que notre équipe a entrepris en mai 82 un projet[1] dont l'objectif principal était d'évaluer l'impact des programmes d'enseignement de la conduite automobile, au niveau des jeunes conducteurs. Pour appuyer solidement notre démarche nous avions 2 sous-objectifs: 1) Compléter et approfondir un examen critique de toute la documentation actuelle relative à cette évaluation; ce premier travail a donné lieu à plusieurs communications et publications (Laberge-Nadeau, C. Potvin, L. 1983 a, b, c, d). 2) Acquérir une connaissance en profondeur des programmes canadiens autant scolaires que commerciaux. Pour ce faire nous avons rencontré dans chaque province les personnes ressources concernées et nous avons recueilli auprès d'elles les données essentielles sur

---

1 "Les nouveaux conducteurs et la sécurité routière: établissement d'une méthode d'évaluation d'impact des programmes d'enseignement de la conduite automobile" - Santé et Bien-être Social Canada - Projet No 6605-1900-42

ces programmes; ces dernières ont ensuite été organisées, analysées et comparées.

La prochaine étape de notre projet, de novembre 83 à avril 85, vise à élaborer des instruments et des méthodes qui permettront d'évaluer les effets des programmes d'enseignement. La cueillette des données, leur analyse et la rédaction d'un rapport seront l'objet d'une étape ultérieure.

3) Le présent rapport

Ce document présente les principaux résultats issus de l'enquête pan-canadienne que nous avons menée (Ch. 3), l'état actuel de la documentation (Ch. 1), et les méthodes utilisées (Ch. 2). La conclusion montre l'importance de mesurer les effets de ces programmes en utilisant des critères qui tiennent compte autant des effets à court et moyen terme que des effets à long terme. La liste des personnes rencontrées et tous les documents complémentaires pertinents à la compréhension du présent rapport se trouvent en annexe. Nous n'avons pas pu nous rendre à Terre-Neuve; l'information sur celle-ci est donc très réduite.

D'autres rapports[1] ont été rédigés en même temps; ils se veulent des compléments plus détaillés, au présent rapport. Un rapport a d'abord été fait pour chacune des 9 provinces visitées; ils abordent les thèmes suivants: a) données statistiques sur la circulation routière, les permis de conduire et les accidents, b) aspects légaux liés aux instructeurs, aux

---

1 Ces différents rapports sont disponibles sur demande.

écoles et aux permis de conduire, c) programmes scolaires d'enseignement de la conduite automobile (contenu , clientèle, implication gouvernementale, structure d'enseignement...), d) écoles de conduite commerciales, e) permis de conduire, f) banques de données relatives aux permis de conduire et aux accidents.

Enfin, un dernier rapport décrit et analyse les plans de cours qui ont été développés, au niveau gouvernemental, dans certaines provinces pour soutenir et enrichir l'enseignement.

CHAPITRE 1

ANALYSE DE LA DOCUMENTATION

Depuis les années cinquante, plusieurs études ont été entreprises aux États-Unis et ailleurs, pour évaluer l'efficacité des programmes scolaires d'enseignement de la conduite. De bonnes revues de ces études ont été publiées (Coleman, 1975; Pagé-Valin, 1977): Le but de cet article n'est pas de revoir la littérature de façon exhaustive mais plutôt d'examiner attentivement quelques-unes des études que nous considérons parmi les meilleures. Cela nous permettra de cerner à la fois les connaissances disponibles sur les effets des programmes scolaires et les principales questions méthodologiques.

Comme l'indique Waller (1973), les évaluations des programmes d'enseignement de la conduite ont tendance à choisir des critères très sévères pour déterminer les effets et les coûts de tels programmes; l'entraînement des conducteurs est toujours évalué en fonction de la réduction des collisions, de la mortalité et de la morbidité. Mais depuis quand évaluons-nous les programmes de mathématique en fonction du nombre de mathématiciens que "produit" un programme particulier? ou en fonction des erreurs de calcul que les gens font dans leur vie quotidienne? La différence essentielle entre les programmes est celle-ci: les objectifs des programmes scolaires conventionnels se réalisent dans la salle de classe, tandis que les objectifs des programmes d'enseignement de la conduite concernent en fin de compte des comportements qui ont lieu à l'extérieur du système éducatif. On peut donc choisir plusieurs sortes de critères pour évaluer l'efficacité d'un cours; dans le cas d'une étude évaluative des programmes d'enseignement de la conduite, les accidents ne constituent qu'un critère parmi d'au-

tres. Cependant, ce sont les critères reliés aux accidents qui sont habituellement retenus, compte tenu des coûts élevés qu'ils occasionnent.

En fait, les critères peuvent être sélectionnés en fonction de trois types d'effets: les effets immédiats, intermédiaires et ultimes. La différence entre eux se situe essentiellement au niveau de la période de temps écoulé après la fin de l'entraînement. Les effets immédiats sont ceux qui peuvent être observés pendant ou à la fin du cours. Ils sont directement reliés à ce qui est enseigné en classe ou dans le véhicule, bref, ils correspondent à la performance au volant de l'élève ainsi qu'à ses connaissances à la fin du cours. Des changements d'attitudes ont aussi été observés à la fin du cours, et ces changements sont mesurés en tant qu'effet immédiat. Parmi les critères immédiats, on peut classer les tests suivants: les tests d'attitudes vis-à-vis la sécurité, les tests de performance sur les connaissances en conduite automobile, et les tests de connaissances sur "comment" et "quand" exécuter les bonnes manoeuvres dans un véhicule.

Les effets intermédiaires sont normalement observés quelque temps après la fin du cours. Ces effets, reliés directement ou indirectement aux causes d'accidents, sont les suivants: les attitudes vis-à-vis la sécurité ainsi que l'utilisation et le contrôle du véhicule, au niveau des habiletés impliquées. Ce concept d'attitude pose un problème; outre le fait qu'on l'utilise aussi comme critère immédiat, il y a le fait qu'on ignore le rôle qu'il joue comme facteur actif au niveau de la causalité des comportements et des accidents. Les critères intermédiaires peuvent être les suivants: les résultats d'une mesure d'attitudes, la performance lors de l'examen pour le permis de conduire, et l'exposition au risque, i.e. le nombre de milles parcourus (mesure quantitative) et l'utilisation générale du véhicule (mesure qualitative). Les variables d'exposition ont surtout été uti-

lisées à des fins de contrôle expérimental. Vu les difficultés méthodologiques que cela entraîneraient, l'exposition n'a pas souvent été utilisée comme objectif de cours et variable dépendante.

Les programmes scolaires d'enseignement de la conduite ont été conçus pour prévenir les effets ultimes suivants: la diminution des collisions, de la mortalité et de la morbidité ainsi que la diminution des infractions. Les critères ultimes seraient composés de l'un ou plusieurs des éléments suivants: le taux de collisions d'un groupe, les taux de mortalité et de morbidité d'une sous-population, par exemple les jeunes, et/ou le taux d'infraction.

Les programmes scolaires d'enseignement de la conduite sont normalement évalués en fonction de critères ultimes: les accidents. Les critères immédiats et intermédiaires conçus pour évaluer l'impact des cours de conduite comme mesure préventive en sécurité routière sont peu utiles à moins d'être reliés aux causes d'accident. La difficulté à les utiliser tient au fait que les rapports précis entre ces critères et les accidents sont encore largement inconnus. D'autres recherches doivent être entreprises afin que ces rapports puissent être quantifiés.

Une autre question importante est le devis utilisé pour l'étude. Deux principaux types de devis sont utilisés: prospectif et rétrospectif. L'étude prospective a l'avantage de permettre aux expérimentateurs de répartir aléatoirement les sujets à différentes conditions expérimentales et ainsi de faire des inférences causales à partir des effets observés. Dans le domaine des programmes d'enseignement de la conduite, la plus grande difficulté au niveau de la recherche prospective est de trouver un groupe contrôle réparti de façon aléatoire; les programmes d'enseignement de la conduite, quand ils existent, sont habituellement universels. L'ampleur de

l'échantillon constitue un autre problème. En réalité, les accidents sont des événements plutôt rares; dix pourcent de la population des conducteurs a un accident par année (Coleman, 1975). Les collisions mortelles sont encore plus rares: moins d'un accident sur cent. Il faut donc utiliser des échantillons très vastes, pour augmenter les chances d'obtenir des résultats importants. Selon nous, seulement trois études prospectives expérimentales (à répartition aléatoire) ont été réalisées jusqu'ici, une en Angleterre par Raymond et al. (1973), une autre, "Safe Performance Curriculum Study" (SPC), commanditée par le NHTSA aux États-Unis, et une troisième menée en Australie au début des années 80 (Strang et al., 1982). Les résultats de l'étude SPC n'ont pas encore été publiés.

Les études rétrospectives sont plus faciles à mener mais les résultats de ces études sont plus difficiles à interpréter et n'indiquent pas facilement les causes, en raison de la répartition non-aléatoire des sujets aux conditions expérimentales. C'est après coup qu'il faut vérifier si les groupes s'équivalent, ce que l'on trouve rarement. Selon Rainey et al. (1961) et Asher (1968), ce sont des facteurs reliés à la personnalité qui différencient les étudiants inscrits dans un programme d'enseignement de la conduite de ceux qui ne le sont pas. Lorsque les données sont accessibles, on peut résoudre le problème en partie en utilisant des techniques de régression ou d'analyse de covariance; elles sont cependant limitées au niveau de l'interprétation.

Un facteur qui n'est pas directement lié à la personnalité est l'exposition au risque. Les études rétrospectives faites avant les années soixante ont démontré que les programmes scolaires ont eu certains effets sur la réduction des accidents, mais ces études n'ont pas tenu compte du millage parcouru (Coleman, 1975). Ces résultats, démontrant que les élèves

des programmes d'enseignement de la conduite ont tendance à conduire moins fréquemment que les autres - diminuant ainsi l'exposition - ont été invalidés par Conger et al (1966) et Ferdun et al (1967). Même si les études rétrospectives coûtent moins cher et sont plus faciles à mener, l'analyse qu'on peut faire à partir des données disponibles posent des problèmes d'interprétation.

Une autre question importante concerne les données elles-mêmes. Les données peuvent provenir de deux sources: les sujets eux-mêmes et les dossiers des banques de données sur les conducteurs, conservées par le gouvernement. La première source nous met face au problème de la collecte des données: il est coûteux de les cueillir en grande quantité et leur fiabilité peut être mise en doute, surtout lorsqu'on utilise un type de questionnaire rempli par les interrogés. Cependant ce type d'information a l'avantage d'être complet au niveau des variables qu'il faut prendre en considération. L'autre source de données est moins coûteuse à utiliser et permet à un chercheur d'obtenir une grande quantité de dossiers très rapidement. Mais ces dossiers ne sont pas toujours fiables ou comparables puisqu'ils proviennent de sources administratives différentes: agents de police, bureau d'émission des permis, bureau de recensement, etc... Les critères utilisés pour conserver ou éliminer les dossiers peuvent varier dans le temps et d'un endroit à l'autre. Enfin, les banques ne sont pas toujours complètes: il faut donc travailler avec ce qui y est conservé, que ce soit utile ou non.

Lorsqu'on veut évaluer les programmes scolaires d'enseignement de la conduite automobile ou analyser des études comme celles pré-citées, il faut bien considérer les questions suivantes:

(1) Quels sont les critères utilisés pour l'évaluation? Sont-ils immédiats, intermédiaires ou ultimes? S'il s'agit des deux premiers, de quelle façon sont-ils liés au critère ultime, c'est-à-dire à la réduction de la mortalité?

(2) Quelle méthodologie a été utilisée pour mener l'évaluation? Très souvent, un devis prospectif expérimental est impraticable et il faut se contenter d'un devis rétrospectif. Ceci ne veut pas dire que ce dernier n'est pas valide, mais il faut refaire plusieurs fois la même étude sur des données différentes pour atteindre des conclusions significatives et dignes de confiance.

(3) Le type de données utilisées correspond-il aux effets que l'on veut cerner? L'analyse des dossiers provenant des banques de données de l'État produit souvent des "effets statistiques" dûs à des variables pertinentes mais qui ne sont pas disponibles. Par contre les enquêtes sur de vastes échantillons sont coûteuses.

Les onze études analysées montrent l'importance de ces questions. Il y a beaucoup de variations parmi elles, autant au niveau du nombre de sujets observés qu'au niveau du type de variables et de méthodes employées.

Conger et al. (1966) ont mené une étude rétrospective assez originale. Ils ont pairé des fichiers de l'État sur les dossiers de conducteurs avec des fichiers provenant des écoles. Ils ont pu aussi identifier parmi les sujets ceux qui voulaient suivre le cours de conduite mais qui n'y ont pas été autorisés. Ceci leur a permis de comparer 3 groupes: ceux qui voulaient suivre ce cours et qui l'ont fait, ceux qui voulaient le suivre mais n'ont pas pu le faire, et ceux qui ne voulaient pas le suivre et qui

ne l'ont pas fait. Ils sont arrivés à la conclusion que les groupes étaient différents les uns des autres sur plusieurs points non reliés à la conduite. Ils ont voulu aller plus loin en pairant les sujets des 3 groupes sur ces variables pour voir s'il y avait des différences au niveau de leur dossier de conduite. Toutefois, le nombre de sujets restants était trop petit pour permettre d'arriver à des conclusions satisfaisantes.

Afin de comparer les dossiers de conduite d'élèves qui ont été entraînés au cours secondaire avec ceux d'autres élèves entraînés dans des écoles de conduite commerciales, Rodell et al. (1969) ont recueilli 2 types de données: un venant des fichiers de l'État et l'autre à partir de questionnaires remplis par les conducteurs eux-mêmes. Le premier leur a fourni de l'information sur les caractéristiques socio-démographiques et l'exposition. Ils ont trouvé que les groupes étaient équivalents aux niveaux de l'exposition et des caractéristiques socio-démographiques, mais que le groupe venant des écoles de conduite commerciales présentait un plus faible taux d'accident par 1000 milles parcourus. Il est presqu'impossible de conclure quoi que ce soit d'une telle étude. Dans cette étude rétrospective, les auteurs n'ont pas contrôlé les variables reliées à la personnalité qui auraient pu influencer le choix du type de cours à prendre. Deuxièmement, et ceci est plus important, le groupe du programme scolaire était probablement plus jeune puisque dans les États où ce programme existe, celui-ci permet aux conducteurs d'obtenir leur permis plus tôt. Les groupes ne sont donc pas comparables au niveau des accidents puisque, comme l'a suggéré Schuman et al. (1967), les jeunes conducteurs de sexe masculin (16-17 ans) ont plus d'accidents que les conducteurs masculins plus âgés (18-20 ans).

TABLEAU 1

Principaux effets des programmes
d'enseignement de la conduite automobile

Effets immédiats	Effets intermédiaires	Effets ultimes
. Accroissement des connaissances relatives à la conduite automobile. (Shaoul, 1975c; Raymond et al., 1973; Jones, 1973; Strang et al., 1982). . Modification des attitudes face à la sécurité routière. (Strang et al., 1982).	. Pas de différence sur les connaissances après deux ans. (Shaoul, 1975b). . Pas de différence sur les comportements sur la route aprèes deux ans. (Shaoul, 1975b). . Pas de différence sur la performance aux examens du permis de conduire. (Raymond et al., 1973; Shaoul, 1975b). . Réduction de l'exposition: kilométrage. (Conger et al., 1966; Raymond, 1973). . Abaissement de l'âge du premier permis. (Robertson, 1980; Seaver et al., 1979).	. Pas d'effet sur les taux d'infractions lorsque ceux-ci sont corrigés pour l'exposition au risque. (Shaoul, 1975c; Jones, 1973; Conger et al., 1966; Strang et al., 1982; S.P.C. Study, résultats préliminaires, Weaver et al., 1981). . Pas d'effet sur les taux d'accidents lorsque ceux-ci sont corrigés pour l'exposition au risque. (Shaoul, 1975a; Jones, 1978; Conger et al., 1966; Harrington, 1971; Strang et al., 1982, S.P.C. Study, résultats préliminaires, Weaver et al., 1981).

Ferdun et al. (1967) ont mené une étude semblable, sur des données semblables, et avec un échantillon plus grand, N=10 250, garçons et filles de 17 à 20 ans. Ils n'ont trouvé aucune différence entre les groupes ayant reçu différentes formations à la conduite lorsqu'on considérait le taux d'accident par conducteur. Cette étude n'est pas concluante non plus parce que les auteurs n'ont pas tenu compte de l'âge, de l'exposition au risque, et des variables reliées à la personnalité.

Deux autres études ont aussi été faites sur de larges échantillons, respectivement N=13 915 et N=12 031, avec le même devis rétrospectif pour étudier l'effet de différents types d'entraînement à la conduite automobile (Harrington, 1971; Jones, 1973). Ils sont arrivés à la même conclusion, à savoir qu'il n'y a aucune différence entre les groupes pour les taux d'accidents. Ici encore, à cause de faiblesses au niveau du devis, ces conclusions ne sont pas fiables.

L'étude du Texas (Texas Study, 1974) a utilisé une méthode largement employée dans les études épidémiologiques. Les auteurs ont rétrospectivement pairé des sujets, ayant reçu différents types d'entraînement à la conduite automobile, selon les variables suivantes: le sexe, l'emploi du père, les notes scolaires et la race. Ils n'ont pas pu pairer les sujets par âge, puisque les sujets du programme scolaire étaient plus jeunes que les autres. La comparaison entre les groupes a porté sur les accidents, les infractions et l'exposition au risque (millage parcouru). Ils n'ont pas trouvé de différence entre les groupes au niveau des accidents et des infractions, mais il semble que le groupe du programme scolaire conduisait plus que les autres. Encore, à cause de la différence d'âge entre les groupes, il faut être prudent en interprétant ces résultats.

Toutes les études abordées jusqu'ici ont tenté surtout de mesurer l'effet des programmes scolaires sur des critères ultimes, accidents et infractions. D'autres chercheurs ont essayé d'évaluer l'impact de ces programmes sur des critères intermédiaires comme l'âge au premier permis et le nombre de jeunes conducteurs (16-17 ans). Avec un design rétrospectif et en utilisant les fichiers de données de l'État du Connecticut, Robertson (1980) a pairé deux par deux, vingt communautés sur les variables suivantes: population, type de structure économique, nombre de conducteurs et environnement géographique. La moitié de ces communautés a abandonné ces programmes scolaires alors que l'autre moitié les a conservés. Robertson a analysé les dossiers des conducteurs de ces vingt communautés, pour l'année précédant l'abandon de ces programmes et pour les 2 subséquentes. Il a trouvé que dans les deux groupes de communautés, le nombre de conducteurs de 16-17 ans a diminué; mais cette diminution était significativement plus accentuée dans les communautés où les programmes scolaires avaient été abandonnés. Il a ensuite analysé les dossiers d'accidents des jeunes conducteurs des deux groupes de communautés. Il a trouvé que, lorsque ces programmes étaient encore offerts, le taux d'accident pour la population des 16-17 ans demeurait constant pour les trois ans, alors que ce taux diminuait considérablement au cours de la même période dans l'autre groupe de communautés. Il a découvert aussi que dans les communautés où ces programmes n'étaient plus offerts, les jeunes du groupe de 16-17 ans n'ont pas suivi d'autres types de cours de conduite. L'auteur présume qu'ils ont attendu jusqu'à dix-huit ans pour obtenir leur permis. Pour Robertson (1980), la principale conclusion à tirer de ces résultats est la suivante: les programmes scolaires de conduite encouragent les adolescents à prendre leur permis de conduire plus tôt. Il a estimé que 70% des jeunes qui pren-

draient ce cours s'il était disponible attendent jusqu'à 18 ans lorsque ce cours n'est plus disponible. Ainsi, la présence de ces programmes scolaires semble accroître considérablement le nombre de jeunes conducteurs sans réduire le risque qu'ils soient impliqués dans un accident. À cause du devis et du type de données utilisées, la tendance observée par Robertson est probablement assez fiable. Cependant, il faut être prudent avec ce 70% de réduction. Puisque dans les communautés étudiées avant l'abandon des programmes, ceux-ci n'étaient pas suivi par plus de 50% des jeunes (Robertson, 1980, p. 601, Fig. 3), cette diminution représente en fait 70% de 50%, c'est-à-dire 35%.

Une autre étude analysant l'effet des programmes scolaires d'enseignement de la conduite sur l'âge au premier permis a été faite par Seaver et al. (1979). Ils ont examiné tous les fichiers des dossiers de conducteurs dans tous les États américains et cela pour une période de 11 ans, 1965-1975. Ils ont conservé pour leur analyse seulement les années-états ("State years") des fichiers dans lesquels on retrouvait les informations suivantes:

1- Existence d'une loi exigeant une formation en conduite automobile pour l'obtention avant 18 ans d'un permis de conduire.
2- les inscriptions au cours de conduite du secondaire
3- le nombre de jeunes de 16-17 ans ayant obtenu leur permis
4- la population des jeunes de 16-17 ans
5- le taux de chômage
6- le revenu per capita
7- le nombre d'automobiles immatriculées
8- le pourcentage de population urbaine
9- le millage parcouru par les véhicules

Avec les 288 années-états pour lesquelles cette information était disponible, ils ont effectué des régressions multiples afin d'expliquer la variable "nombre de permis pour les 16 et 17 ans". À l'aide de techniques (path analysis), ils ont identifié 4 variables prédictrices de la prise de permis chez les 16-17 ans. La première est, les inscriptions au programme scolaire d'enseignement de la conduite automobile, la deuxième est le nombre de véhicules dans l'État, la troisième, est le revenu per capita pour l'État. Ces trois variables varient dans la même direction que la prise de permis chez les 16-17 ans. La quatrième est la loi exigeant une formation en conduite automobile pour l'obtention avant 18 ans d'un permis de conduire. Ce genre de loi a pour effet de réduire la prise de permis chez les 16-17 ans. De plus, l'étude montre que les variables ci-haut sont corrélées entre elles. Les auteurs concluent que les programmes scolaires ont pour effet d'accroître la prise de permis chez les 16-17 ans, mais sans atteindre l'ampleur décrite par Robertson; ils considèrent aussi que les inscriptions à ces cours sont influencées par d'autres facteurs. Les auteurs demeurent prudents quant à la mesure de ces relations observées: les techniques de régression sont assez robustes avec des données solides ("hard data"), mais la faible qualité de certaines des données utilisées pour ces analyses peut avoir introduit un biais dans les résultats. Néanmoins, les coefficients de corrélation multiple sont suffisamment élevés pour qu'on puisse conclure que les relations observées sont réelles, même s'il peut y avoir des erreurs dans la mesure de leur ampleur. Robertson & Zador (1983) considèrent cependant que Seaver et al. n'ont pas utilisé de dénominateurs appropriés pour le taux d'inscription aux programmes scolaires.

Les trois dernières études que nous aborderons sont des études prospectives avec assignation aléatoire qui ont été conduites assez récemment. La première a été menée à Salford, en Angleterre, à la fin des années '60 (Raymond et al., 1973; Shaoul, 1975 a, b, c). À l'aide d'une méthode prospective, les auteurs ont conçu un programme scolaire d'enseignement de la conduite automobile qui a été suivi en 3 ans par 900 élèves. Le programme a été donné dans 9 écoles secondaires de la même région. Il n'était pas possible d'assigner aléatoirement les sujets aux conditions expérimentales. Pour assurer l'équivalence des groupes contrôle et expérimental, le programme a été donné dans la moitié des écoles la première année et dans l'autre moitié des écoles la seconde année. Le cours était obligatoire pour chaque élève admissible. Les chercheurs ont suivi les 1800 sujets (900 du groupe contrôle, 900 du groupe expérimental) pendant 3 ans; ils ont comparé les 2 groupes aux niveaux des accidents, des infractions, du comportement au volant, de l'exposition au risque (autant en terme de millage que des conditions de conduite), des connaissances reliées à la conduite, et de la prise du permis. Il n'y avait aucune différence entre les groupes aux niveaux des accidents et des infractions lorsqu'on pondérait l'exposition. Il n'y avait pas plus de différence entre les 2 groupes, après 2 ans, au niveau des connaissances et des comportements liés à la conduite. Néanmoins, le groupe ayant suivi le cours a obtenu de meilleurs résultats à l'examen sur les connaissances subi à la fin du programme; ces élèves ont conduit moins pendant la période où ils ont été suivis; et ils ont obtenu leur premier permis à un âge plus bas que ceux du groupe contrôle. Toutes les données utilisées ont été recueillies auprès des sujets au moyen d'un journal de bord (log-book). Il n'y a pas eu de vérifications de ces données avec les dossiers officiels; les nombres rapportés peuvent donc avoir

été sous-déclarés, surtout ceux qui ont trait aux accidents et aux infractions.

Vers la fin des années '70, Strang et al. (1982) ont mené une étude très intéressante en Australie. Ils ont pris des volontaires et les ont répartis au hasard en 3 groupes. Le groupe I a été assigné à un cours comprenant 30 heures de théorie et 10 heures de pratique en circuit fermé. Le groupe II a été assigné à une école de conduite commerciale et a suivi le cours standard. Le troisième groupe, le groupe contrôle, n'a reçu aucun cours de conduite. Les résultats montrent que les deux groupes ayant suivi un cours, qu'il soit standard ou en circuit fermé, ont développé, de façon significative, des attitudes plus positives à l'égard de la sécurité, comparativement au groupe contrôle. Cependant, après 24 mois, les dossiers des conducteurs des 3 groupes étaient statistiquement équivalents.

Le "Safe Performance Curriculum Study" a été mis en branle, en 1979, après 5 ans de préparatifs; cette étude assignait plus de 18,000 élèves à 3 groupes. Un groupe a suivi le "Safe Performance Curriculum", un cours spécialement mis au point pour cette expérience. Le deuxième groupe a suivi un cours standard; le troisième groupe était un groupe contrôle. Les expérimentateurs ont suivi les dossiers de conduite pendant les deux premières années. Après les six premiers mois, les conducteurs des groupes I et II n'avaient pas significativement moins d'infractions que ceux du groupe III (Weaver, 1983).

Il est intéressant de noter que la plupart des études prospectives ne sont pas concluantes; elles indiquent seulement des tendances. Il est aussi remarquable que les études rétrospectives qui sont les plus concluantes avaient été menées dans le but de vérifier certains effets intermédiaires.

Quels sont les principaux effets connus des cours de conduite? Avant de les décrire, il est utile de rappeler ce que Conger et al. avaient suggéré en 1966: il y a des différences de personnalité entre ceux qui suivent ce cours et ceux qui ne le suivent pas. À cause de ces biais dans les échantillons, les résultats doivent être interprétés avec prudence. Le tableau 2 donne un résumé des principaux effets du cours de conduite observés par différents chercheurs.

Il semble qu'il y ait des différences entre ceux qui suivent un cours de conduite automobile et ceux qui ne le font pas; du moins dans la mesure où on considère le critère immédiat de performance à l'examen sur les connaissances. Ceci suggère que ce cours a pour effet immédiat d'augmenter le niveau de connaissances relatives à la conduite (Raymond et al., 1973; Shaoul, 1975c; Jones, 1973). Cet effet disparaît cependant après 2 ans. Shaoul (1975c) a démontré qu'après 2 ans, les élèves qui avaient suivi le cours obtenaient un résultat inférieur au résultat antécédent alors que ceux qui ne l'avaient pas suivi obtenaient un résultat supérieur au résultat antécédent; les deux groupes obtenaient ainsi un même résultat moyen. Lorsqu'on considère des critères ultimes, les cours de conduite n'ont aucun effet, c'est-à-dire qu'ils n'ont aucune influence sur le nombre d'accidents et d'infractions par groupe lorsque ceux-ci sont pondérés pour le millage parcouru. Cette conclusion a été amenée dans les études rétrospectives conduites par Rodell (1969), Ferdun et al.(1967), Jones(1973), l'étude du Texas (1974) et Harrington (1971). Cette conclusion a été expérimentalement confirmée par Shaoul (1975a). Ce cas illustre bien la question des différences méthodologiques entre les études rétrospectives et les études prospectives. Hormis l'étude de Shaoul, toutes les autres mentionnées plus haut sont rétrospectives; et aucune d'elle ne permet, seule, de conclure

avec confiance que les cours de conduite n'ont aucun effet de réduction sur les accidents; chacune présente trop de faiblesses. Cependant, chacune d'entre elles arrive aux mêmes conclusions, lesquelles sont confirmées par une étude expérimentale. On peut donc conclure que les cours de conduite n'ont aucun effet sur la réduction des accidents lorsque l'on tient compte du millage parcouru.

Au niveau des effets intermédiaires, quelques études présentent des résultats contradictoires. Par exemple l'étude du Texas, utilisant une approche rétrospective, a trouvé que les conducteurs qui avaient suivi le cours conduisaient plus que les autres. Au contraire, Conger et al. (1967) et Raymond et al. (1973), ce dernier utilisant une approche expérimentale prospective, ont trouvé que les conducteurs qui avaient suivi le cours conduisaient moins que les autres. Considérant les faiblesses du "Texas Study", nous sommes plutôt portés à accepter les conclusions de l'étude expérimentale.

Shaoul (1975b) a montré que le cours de conduite n'a aucun effet sur les comportements au volant lorsque ceux-ci sont mesurés après 2 ans. Le même auteur a aussi montré que ce cours n'a pas non plus d'effet sur la performance aux examens pour le permis de conduire.

Dans trois études rétrospectives originales et très concluantes, Robertson et Zador (1978), Robertson (1980) et Seaver et al. (1979) ont démontré que le programme scolaire de conduite encourage les jeunes à prendre leur permis plus tôt qu'ils ne le feraient en l'absence de ces programmes. Ceci signifie que là où ces cours sont disponibles au secondaire, les 16-17 ans vont chercher leur permis plus tôt.

Au niveau de l'exposition au risque, ceci signifie que les programmes scolaires de conduite ont pour effet d'accroître sur la route le nombre de

jeunes conducteurs (16-17 ans). Par contre, ce cours semble avoir pour effet de diminuer le millage parcouru par les conducteurs. Il n'est pas possible actuellement de savoir dans quelle mesure chacun de ces 2 effets s'annulent.

Les conclusions relatives aux effets ultimes et immédiats des cours de conduite sont plus fiables que celles relatives aux effets intermédiaires. Il est intéressant de noter qu'il y a un consensus sur le fait que ces cours ont des effets immédiats mais aucun effet ultime, mais qu'il y a beaucoup moins d'accord au sujet des effets intermédiaires. Ainsi, toute recherche ultérieure devrait chercher à déterminer quels sont les effets intermédiaires, et comment ils sont reliés à la réduction des accidents.

De façon générale, l'absence d'évidence concluante et définitive autorise seulement des conclusions provisoires quant aux effets des cours de conduite, qu'ils soient immédiats, intermédiaires ou ultimes. Cette même absence signifie aussi que la recherche est obligée de compter beaucoup sur des postulats logiques et théoriques au sujet, par exemple, de la nature de l'influence ou de l'effet que ces cours sont supposés avoir.
En fait, l'incertitude découle de l'imprécision des directives rattachées aux objectifs du cours, de la confusion sur les causes des accidents et sur le rôle que joue le comportement humain dans ces causes.

CHAPITRE 2

MÉTHODOLOGIE

1) Organismes consultés

Au Canada il y a plusieurs organismes impliqués dans l'enseignement de la conduite automobile, autant au niveau de la conduite élémentaire que de la conduite préventive: ministères provinciaux des Transports et de l'Éducation, Transport Canada à Ste-Thérèse de Blainville, Conseil canadien de la sécurité, Young Drivers of Canada, associations d'instructeurs en conduite automobile et de propriétaires d'écoles de conduite, etc... Compte tenu des contraintes de temps et d'argent, nous avons dû privilégier certains groupes lors de notre enquête; nous avons opté pour les ministères provinciaux des Transports et de l'Éducation (ou leurs équivalents), et ceci pour les raisons suivantes:

- l'enseignement étant de juridiction provinciale, tous les gouvernements provinciaux se sont penchés sur cette question et ont pris des décisions qui conditionnent cet enseignement.
- les responsables gouvernementaux possèdent de l'information non seulement sur leurs programmes mais aussi, très souvent, sur ceux des associations locales ou provinciales.
- ils possèdent les principales banques de données.
- leurs programmes scolaires s'adressent spécifiquement à la population qui nous intéresse ici, les jeunes conducteurs.

Par ailleurs, compte tenu qu'au Québec tout cet enseignement repose presqu'entièrement sur les écoles commerciales, nous avons aussi consulté au moyen d'un questionnaire les propriétaires de ces écoles.

2) Procédure suivie

A) Pour la collecte d'informations au niveau gouvernemental

Pour obtenir de l'information de première main sur les programmes existants au pays, il fallait identifier les personnes-clés dans les ministères concernés. Nous avons donc, d'abord, fait parvenir aux ministères des Transports de chaque province une lettre (Cf. annexe 4) pour obtenir les noms et adresses des personnes responsables:

a) de l'émission des permis d'opération aux écoles de conduite commerciales

b) de la gestion des programmes scolaires d'enseignement de la conduite automobile

c) de la gestion des banques de données sur les permis de conduire et les accidents

d) des associations d'instructeurs en conduite automobile et/ou de propriétaires d'écoles de conduite.

Nous avons par la même occasion demandé qu'on nous envoie des textes portant sur les programmes de cours, des documents de loi relatif à cet enseignement et à l'émission des permis de conduire, et les rapports statistiques annuels portant sur les permis de conduire et les accidents.

Les dix provinces nous ont fait parvenir les informations et documents demandés; nous avons par la suite repris contact avec plusieurs des personnes rejointes initialement pour compléter certaines informations et/ou demander des documents supplémentaires. En tout temps, les personnes jointes nous ont apporté leur pleine collaboration.

Ces contacts et l'analyse des documents fournis ont préparé l'étape suivante: une entrevue avec chacune des principales personnes-ressources

dont nous avions obtenu le nom précédemment ou avec qui nous avions déjà communiqué. Pour ces entrevues nous avions préparé une grille structurée (Cf. annexe 5): les items sur lesquels nous désirions de l'information étaient clairement précisés à l'avance et formulés sous forme de questions ouvertes. Les principaux thèmes abordés furent les suivants:

a) les aspects légaux relatifs à l'émission des permis et à l'enseignement de la conduite automobile

b) la procédure à suivre pour l'obtention des différents permis (de conduire et d'opération d'une école de conduite)

c) les écoles commerciales: contrôles gouvernementaux, clientèle, personnel, programmes

d) les programmes scolaires: les responsables, les coûts, la clientèle, le personnel, les plans de cours

e) les banques de données (permis de conduire, dossiers des conducteurs, autos, accidents, infractions) et la facilité d'accès et d'utilisation de ces banques.

On a pu rencontrer toutes les personnes désirées au moment fixé, sauf pour Terre-Neuve où il y eut une entrevue téléphonique. Tous les documents demandés ont été mis à notre disposition et une compilation spéciale a même été réalisée pour nous par le Transportation Safety Branch de l'Alberta et par la Régie de l'assurance automobile du Québec.

B) Pour la collecte d'informations au niveau des propriétaires.

Le questionnaire pour les propriétaires d'écoles de conduite a été préparé en collaboration avec le vice-président de l'Association des propriétaires d'écoles de conduite du Québec (APECQ); il traitait principalement des points suivants:

- clientèle (nombre d'élèves, âge, variations saisonnières)
- personnel enseignant et véhicules d'entraînement (nombre et types)
- matériel pédagogique utilisé (films, supports audio-visuels, appareils de simulation)
- organisation et coût du cours
- leur appréciation du plan de cours prescrit par la réglementation sur les écoles de conduite (A.C. 1563).

Ce questionnaire accompagné d'une lettre du président de l'APECQ a été adressée aux propriétaires des 226 écoles de conduite du Québec (Cf. Annexe 6); 102 d'entre eux ont répondu (soit un taux de 45%). Pour compléter et valider l'information recueillie auprès des propriétaires, nous avons examiné tous les dossiers des écoles de conduite qui sont conservés à la Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ). Ces dossiers contiennent toutes les données relatives au nombre des élèves par année prévu par le propriétaire, aux coûts des cours, aux nombres d'instructeurs, de moniteurs employés, de salles et de véhicules utilisés.

3) Limites

Les limites de notre étude sont les suivantes:

a) Les données présentées dans ce rapport proviennent principalement de sources gouvernementales provinciales; les associations locales ou provinciales d'écoles de conduite ou d'instructeurs n'ont pas été approchées (sauf dans le cas du Québec). Nous ne traitons pas ici des programmes d'enseignement qui ont été développés par des organismes privés tels que Young Drivers of Canada ou le Conseil canadien de la sécurité (Canadian Safety Council).

b) Seuls les cours de conduite de base (ou élémentaires) pour véhicules de promenade ont été considérés; l'étude des cours de conduite pour motocyclettes ou véhicules lourds, ou des cours de conduite préventive n'entre pas dans nos objectifs.

c) Dans la plupart des provinces les données sur les permis de conduire et les accidents ne sont pas publiées selon l'âge du conducteur; il est également difficile d'obtenir des données sur le nombre de nouveaux permis de conduire et l'âge de son détenteur. Ces données ne sont accessibles que par compilations spéciales.

CHAPITRE 3

DESCRIPTION DE LA SITUATION CANADIENNE

3.1 Les programmes scolaires d'enseignement de la conduite automobile

- DÉFINITIONS

Les écoles secondaires sont, au Canada, un des endroits privilégiés où on peut suivre un cours de conduite de qualité, alliant la théorie à la pratique. À chaque année plus de 100,000 jeunes prennent ce cours avant d'obtenir leur permis de conduite.

Par "programme scolaire" nous entendons un cours offert à des jeunes du secondaire, conçu pour eux, et qui relève de la commission scolaire; celle-ci est responsable de la qualité de l'enseignement, de l'organisation, et des dépenses (totalement ou partiellement) relatives aux cours et de la tenue des dossiers des élèves.

La commission scolaire est donc la première instance responsable de ce programme scolaire. Les gouvernements provinciaux s'impliquent aussi dans cet enseignement, à des degrés divers et à différents paliers: juridique, financier et pédagogique. Ce chapitre présente des informations sur l'organisation et la diffusion de ces programmes scolaires, tels qu'ils étaient en mars-avril 83; dans le tableau 2 ces informations sont rassemblées par thème et par province.

- THÈMES PRÉSENTS DANS LE TABLEAU

1- plan de cours déterminé: existe-t-il un plan de cours propre à la province? Si non quel est le volume de base dont s'inspirent les enseignants en conduite automobile?

2- nom du cours

3- organisme gouvernemental responsable du programme

4- subvention gouvernementale: le Gouvernement subventionne-t-il, par l'un ou l'autre de ses ministères, l'opération de ces cours? Et si oui, de combien?

5- intra/extra-curriculum: ce cours fait-il partie, à titre de cours optionnel crédité, du programme de cours offert par l'école? Il est alors considéré comme intra-curriculum.
Ou est-il une activité para-scolaire possible mais non créditée? (extra curriculum)

6- durée du cours (théorie, pratique, observation, simulation): quel est le nombre d'heures consacrées à la théorie, à la pratique au volant d'un véhicule, à l'observation d'un autre étudiant au volant, et à l'apprentissage sur un appareil de simulation?

7- âge minimum pour suivre le cours

8- qui enseigne?

9- nombre d'écoles: quel est le nombre d'écoles qui dispensent ou sont autorisées à dispenser des cours en conduite automobile à leurs élèves, que ce soit intra ou extra-curriculum?

10- nombre d'élèves par année

11- coût du cours: portion défrayée par l'élève; portion assumée par le gouvernement

12- provenance des véhicules: qui est propriétaire des véhicules d'entraînement?

13 certificats émis aux élèves: à la fin du cours, un certificat d'études est remis à chaque élève qui a réussi; ce certificat est nécessaire pour obtenir la réduction de primes d'assurances conditionnelles au cours de conduite. Qui émet ce certificat?

14- incitatifs à suivre le cours: quelles sont les mesures en vigueur dans la province et qui peuvent inciter un élève à suivre ce cours? Ces mesures peuvent avoir été mises sur pied dans le but précis d'encourager la prise de ce cours; mais elles peuvent aussi avoir cet effet sans que celui-ci ait été explicitement voulu et planifié.

15- année où ces programmes ont commencé

- ANALYSE DU TABLEAU

a) le Québec: pas de programme scolaire

À la lecture du tableau, on remarque que le Québec ne possède pas de programme scolaire généralisé d'enseignement de la conduite automobile. Un programme a déjà été développé conjointement par les ministères de l'Éducation et des Transports, mais il n'a pas été mis de l'avant; une seule école le dispense actuellement. L'enseignement dans les écoles commerciales a été privilégié jusqu'à maintenant.

Certaines écoles commerciales utilisent à l'occasion des locaux d'écoles secondaires pour dispenser la partie théorique de leur cours mais celui-ci demeure toujours sous la responsabilité de l'école commerciale; la seule responsabilité assumée par l'école secondaire est de fournir un lo-

cal. Ces cours ne sont pas crédités[1]. Pour plus d'informations on peut se référer au rapport séparé sur le Québec.

b) plans de cours provinciaux

Dans neuf provinces on offre des cours de conduite automobile au secondaire. Quatre d'entre elles[2] ont développé leur propre plan de cours[3]: l'Alberta, la Saskatchewan, l'Ontario et l'Ile du Prince-Édouard. Les autres s'inspirent pour la plupart du volume Sportsmanlike Driving. La durée du cours, d'une province à l'autre ne varie pas beaucoup: la théorie doit toujours se donner sur 25-30 heures (32 à l'I. du P.E.), la pratique doit durer de 6 à 8 heures (10 en Alberta); le nombre d'heures d'observation varie davantage: de 0 en Colombie britannique, il passe à 16 heures en Nouvelle-Écosse. Seules 2 provinces ont inclus cette matière parmi l'ensemble des cours optionnels crédités (Alberta et Saskatchewan).

c) l'implication des gouvernements

L'implication des gouvernements, autant financière que législative, varie beaucoup d'une province à l'autre. À un extrême, on retrouve la Saskatchewan; en effet, c'est le gouvernement de cette province qui a encouragé le plus fortement la diffusion de tels programmes: enchâssé dans un texte de loi, le droit pour tout étudiant de recevoir gratuitement un enseignement en conduite automobile est reconnu. Toute école secondaire doit donc prévoir, à même son budget normal d'opération, une dépense rela-

---

1 Sauf dans quelques exceptions où ce cours est obligatoire et fait partie d'un programme professionnel.

2 i.e. le ministère des Transports (ou son équivalent) et/ou le ministère de l'Education.

3 Nous reviendrons sur ces plans de cours au chapitre 3.3, tableau 4.

tive à cet enseignement. Le Gouvernement ne prévoit aucune mesure incitatrice ou coercitive pour amener les jeunes adolescents à se prévaloir d'un tel droit. Toutefois il permet à un jeune qui suit ce cours d'obtenir le permis d'apprenti à 15 ans plutôt qu'à l'âge réglementaire de 16 ans; on peut se demander si cette "permission" incite davantage le jeune à prendre ce cours pour pouvoir conduire plus tôt. Le Gouvernement dépense environ 140.00$ par élève qui suit le cours, ce qui représente approximativement 1,7 million de dollars par année.

Sans toutefois aller aussi loin que la Saskatchewan, les gouvernements du Manitoba, de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse et, jusqu'à dernièrement, celui de l'Ile du Prince-Édouard, ont une implication de même nature.

À l'autre extrême, le Nouveau-Brunswick[1] n'a aucune réglementation, ni aucun programme officiel concernant l'enseignement de la conduite automobile. La seule intervention de l'État réside dans la certification des moniteurs et dans une directive du ministère de l'Éducation. Celle-ci rend les commissions scolaires complètement libres d'offrir ce type d'enseignement ou non et dégage le Ministère de toute responsabilité financière à cet égard; si cet enseignement est donné, la directive précise les conditions dans lesquelles cela doit se faire. Le Gouvernement ne prévoit donc aucun budget direct. Les provinces de Terre-Neuve et de la Colombie-britannique se rapprochent d'un tel modèle.

Entre ces deux extrêmes, l'Alberta représente un cas à part; le Gouvernement intervient à tous les niveaux sans toutefois occasionner des surplus dans les dépenses publiques. En obligeant les compagnies d'assu-

---

1 À partir de sept. 83, le ministère de l'Éducation va subventionner partiellement ces programmes scolaires.

rances à donner d'importantes réductions de primes à ceux qui ont reçu un enseignement en conduite automobile, le Gouvernement incite les jeunes à suivre une telle formation. L'État intervient aussi en subventionnant, par le biais des budgets accordés aux commissions scolaires, la partie théorique de cet enseignement; ce cours est optionnel et fait partie de l'ensemble des cours donnant droit à des crédits. Il est donc subventionné comme l'est n'importe quel autre cours régulier. Pour un coût moyen de 90,00$ par élève, la dépense gouvernementale approximative est de 550 000$.

d) les instructeurs et les véhicules d'entraînement

Pour l'enseignement de la théorie en classe, 6 provinces sur 8 privilégient ou exigent l'utilisation de professeurs certifiés, que les cours soient considérés ou non comme une activité para-scolaire; les deux autres provinces ont recours à des instructeurs qualifiés, qui peuvent être ou non des professeurs[1]. Les choix varient davantage lorsqu'il s'agit de l'enseignement pratique; la Colombie britannique, l'Alberta et la Saskatchewan font principalement affaire avec des écoles de conduite qui fournissent les instructeurs et les véhicules d'entraînement; le Manitoba, l'Ontario et la Nouvelle-Écosse engagent des instructeurs, et le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Édouard font appel à leurs enseignants-instructeurs. Dans les cinq dernières provinces les Conseils scolaires s'entendent avec des concessionnaires d'automobiles pour acheter ou louer, à des taux préférentiels, des véhicules qui seront équipés de dispositifs de double commande.

---

1 Pour plus d'information sur les professeurs et les instructeurs, voir le ch. 3.4.

e) les incitations

Dans 4 provinces, un nouveau conducteur qui a suivi le cours de conduite a droit à une réduction de ses primes d'assurance. Une cinquième province, la Colombie britannique avait mis en place cette mesure, le Driver Education Incentive Program, en 1972; mais elle l'a interrompue en 1981 après qu'une étude provinciale (C.B./A-24) ait démontré que les jeunes de ce cours n'avaient pas moins d'accidents que les autres.

Il existe aussi une autre forme d'incitatifs, non planifiée cependant. Dans certaines provinces, le cours peut être suivi à un âge inférieur à celui nécessaire pour le permis régulier; il s'agit de l'Alberta (14 ans), de la Saskatchewan (15 ans), du Manitoba (15½ ans) et du Nouveau-Brunswick (15 3/4 ans). Le jeune qui suit ce cours peut ainsi obtenir son permis d'apprenti et conduire plus tôt.

TABLEAU 2

PROGRAMMES SCOLAIRES EN CONDUITE AUTOMOBILE

	C.B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qué.	N.-B.	N.-E.	I.P.-E.	T.-N.
1. PLAN DE COURS DÉTERMINÉ (SINON: VOLUME UTILISÉ)	non (Sportsmanlike Driving)	oui	oui	non (Sportsmanlike Driving	oui	. . .	non (Sportsmanlike Driving)	non (Sportsmanlike Driving)	en cours de développement	non (Sportsmanlike Driving)
2. NOM DU COURS	----	"Driver & Traffic Safety Education 10"	"Driver & Traffic Safety for Saskatchewan Youth"	----	"Driver Instruction Programme in Ontario Secondary Schools"	. . . . .	----	----	----	----
3. ORGANISME GOUVERNEMENTAL RESPONSABLE DU PROGRAMME	Aucun (Conseil de la sécurité de Vancouver)	Ministère de l'Éducation	Ministère de l'Éducation	Ministère de la Voirie et des Transports	Min. des transports et des Communications + Min. de l'Éducation	. . . . .	en mai 83: les conseils scolaires sept. 83: Min. de l'Éducation	Ministère de la Voirie	Ministère de l'Éducation	Newfoundland Safety Council
4. SUBVENTION GOUVERNEMENTALE	non	550 000$ (par le biais des commissions scolaires) pour la partie théorique	1 650 000$	650 000$	Min. Tr. & C.: 108 000$ Éduc.: : 1 015 000$	ne s'applique pas (à l'exception d'une école) . .	avant mai 83: aucune après sept. 83: oui 10% des dépenses	1 250 000$	250 000$	?
5. INTRA OU EXTRA-CURRICULUM	Extra	Intra	Intra	extra	extra pour la majorité des élèves	. . .	extra	extra	extra	?
6. DURÉE DU COURS						.				
- théorie	25 h.	30 h.	30 h.	25 h.	25 h.	.	30 h.	30 h.	32 h.	25 h.
- pratique	8 h.	10 h.	6 h.	8 h.	6-8 h.	.	6-8 h.	8 h.	8 h.	6 h.
- observation	0	10 h.	12 h.	8 h.	12 h.	.	q.q'unes	16 h.	4 h.	?
- simulation	0	0	0-12 h.	0	0	.	0	0	0	?
7. ÂGE MINIMUM POUR SUIVRE LE COURS	16 ans	14 ans	15 ans	15½ ans	16 ans	. . .	16 ans (exceptionnellement: 15½)	16 ans	16 ans	?
8. QUI ENSEIGNE? - théorie	prof. certifié qualifié comme instructeur	prof. certifié	instructeur qualifié	instructeur qualifié	prof. certifié qualifié comme instructeur	. . .	prof. certifié qualifié comme instructeur	instructeur qualifié	prof. certifié qualifié comme instructeur	?
- pratique	instructeur qualifié (école commerciale sous contrat)	instructeur qualifié (école commerciale sous contrat)	instructeur qualifié	instructeur qualifié	instructeur qualifié (école commerciale sous contrat)	. . . .	prof. certifié qualifié comme instructeur	instructeur qualifié	prof. certifié qualifié comme instructeur	?

TABLEAU 2 (suite)

PROGRAMMES SCOLAIRES EN CONDUITE AUTOMOBILE

	C.B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qué.	N.-B.	N.-E.	I.P.-E.	T.-N.
9. NOMBRE D'ÉCOLES	(avant 81: 17) 13 (82-83)	129/330 (81-82)	toutes	96-103 (81)	600	. . .	28/67	21 commissions scolaires	toutes	?
10. NOMBRE D'ÉLÈVES PAR ANNÉE	(avant 81: 700-1000) 167 (82-83)	6 000	12 000	6 000	65 000	. . .	1 300-1 500	5 500	850-950	500 (82-83)
11. COÛT DU COURS: - défrayé par l'élève - assumé par le gouvernement	140-199$ 0	150$ 90$	0 150$	45$ 100$	80-100$ 19$	. . . . .	150$ avant mai 83: 0 après sept. 83: 10% des coûts	15-45$ 120$	50$ 200$	?
12. PROVENANCE DES VÉHICULES:	fournis par les écoles commerciales à contrat	fournis par les écoles commerciales à contrat	en majorité: fournis par les écoles commerciales à contrat	achetés des concessionnaires par le Dpt of H. & Tr. qui assume tous les frais qui y sont reliés	fournis gratuitement ou pour une somme nominale par les concessionnaires	ne s'applique pas (à l'exception d'une école)	-arrangements avec les concessionnaires varient selon les localités -autorités locales sont responsables	-contrats locaux avec les concessionnaires	-loue les véhicules à des concessionnaires	?
13. CERTIFICATS ÉMIS AUX ÉLÈVES PAR:	Conseil de la sécurité de Vancouver	Min. des Transports & Min de l'Education	Min. de la Voirie et des Transports	Min. de la Voirie et des Transports	Min. de l'Education	. . .	Min. des Transports	Min. de la Voirie	Min. de l'Education	?
14. INCITATIFS À SUIVRE LE COURS:	Aucun (Avant 81: réduction du coût des primes d'assurance	réduction du coût des primes d'assurance	- avec ce cours on peut obtenir le permis d'apprenti à 15 ans	-avec ce cours on peut obtenir le permis d'apprenti à 15½ ans	réduction du coût des primes d'assurance	. . . . .	-avec ce cours on peut obtenir le permis d'apprenti à 15¾ ans	réduction du coût des primes d'assurance	réduction du coût des primes d'assurance	?
15. ANNÉE OÙ CES PROGRAMMES ONT COMMENCÉ	les années cinquante	1969 (intracurriculum	1966 (1ère subvention donnée par le gouvernement)	1966	1948	. . . . .	ne s'applique pas	début des années soixante	1963	?

3.2 Les écoles de conduite commerciales

- DÉFINITIONS

Une école de conduite commerciale est une entreprise privée, gérée par son propriétaire et qui dispense contre rémunération un enseignement en conduite de véhicule automobile. Cet enseignement s'adresse à la population en général et comprend des leçons au volant d'un véhicule d'entraînement, leçons qui sont soit vendues à la pièce, soit en bloc de 6, 8 ou 10 heures; plus rarement il peut y avoir aussi des cours théoriques donnés en classe.

Le présent chapitre résume la situation (en mars-avril 83) des écoles de conduite commerciale et rend compte de l'enseignement qui y est donné à travers le Canada; dans le tableau 3, ces informations sont classées par thème et par province.

THÈMES PRÉSENTS DANS LE TABLEAU

1. Organisme responsable: quel est l'organisme gouvernemental ou autre, responsable des écoles de conduite commerciales?
2. Réglementation: ces écoles sont-elles soumises à une réglementation?
3. plan de cours déterminé: existe-il un plan de cours que doivent suivre les écoles de conduite?
4. cours obligatoire: le cours de conduite automobile est-il obligatoire pour une partie de la population? Si oui, pour qui?
5. permis d'école de conduite: conditions d'obtention
6. nombre d'écoles

7. nombre d'élèves

8. coût par élève

- ANALYSE DU TABLEAU

a) trois situations différentes

Il existe au Canada 3 contextes différents dans lesquels opèrent les écoles commerciales et qui dépendent directement de l'implication légale du gouvernement dans ce secteur de l'entreprise privée. La première situation se présente dans 5 provinces: Colombie britannique, Saskatchewan, Manitoba, Nouvelle-Écosse et l'Ile du Prince-Édouard. Dans ce cas-ci le ministère des Transports émet selon certains critères un permis d'opération aux écoles; celles-ci vendent des leçons pratiques à la pièce et n'offrent pas de cours théorique. La plupart des écoles ont dans leurs dossiers des informations relatives à leurs élèves mais il n'y a pas de compilation centrale de ces données. Nous connaissons donc le nombre d'écoles opérant dans la province mais il n'est pas possible de savoir combien d'élèves passent par ces écoles, à moins de s'adresser à chacune d'entre elles.

La deuxième situation se retrouve en Ontario et au Nouveau-Brunswick. Ici les Gouvernements n'émettent aucun permis aux écoles; c'est par le biais des permis d'instructeurs qu'ils assurent le maintien des standards de qualité. Nous ne pouvons donc pas connaître ni le nombre d'écoles ni le nombre d'élèves puisqu'ici aussi les données ne sont pas centralisées ni compilées. Précisons toutefois qu'en Ontario, la Ligue de sécurité (L.S.O.) certifie certaines écoles en regard de critères très précis (25 h. théorie, 6-8 h. pratique, etc.); il existe 111 écoles ainsi reconnues qui ont reçu 31,230 élèves l'an dernier (1982).

L'Alberta et le Québec illustrent la troisième situation. Dans ces provinces, le Gouvernement émet des permis aux écoles et oblige celles-ci à suivre un programme de cours déterminé: 10 heures de théorie et 10 heures de pratique en Alberta, et 30 heures de théorie et 8 ou 10 heures de pratique au Québec. Les écoles doivent de plus conserver un dossier pour chaque élève et en faire parvenir une copie à l'organisme gouvernemental responsable; celui-ci compile, dans chaque province, les données. Ceci nous permet de connaître le nombre d'élèves et d'écoles pour une année donnée.

b) des cours de conduite obligatoires

Depuis janvier 83, le Québec oblige tous ses aspirants-conducteurs à suivre un cours de conduite, et cela sans égard à l'âge. Cette province est la seule à avoir passé un tel règlement.

c) les permis d'école de conduite

C'est par le biais de l'émission des permis que les gouvernements exercent certains contrôles sur les écoles. Ces contrôles et les conditions inhérentes au permis varient beaucoup entre les provinces; le Québec est l'endroit où les règlements sont les plus élaborés.

TABLEAU 3

ÉCOLES DE CONDUITE COMMERCIALES

	C.B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qué.	N.-B.	N.-E.	I.P.-E.	T.-N.
1. ORGANISME RESPONSABLE	Min. des Transports et de la Voirie	Min. des Transports (Transportation Safety)	Min. de la Voirie et des Transports (Highway Safety Board)	Ministère de la Voirie et des Transports	Aucun	Régie de l'Assurance Automobile du Qué.	Aucun	Ministère de la Voirie	Ministère de la Voirie et des Travaux publics	?
2. CONTRÔLE GOUVERNEMENTAL ET REGLEMENTATION - sur les écoles - sur les permis d'instructeurs	oui oui	oui oui	oui oui	oui oui	non oui	oui oui	non oui	oui oui	oui oui	?
3. PLAN DE COURS DETERMINE	non leçons pratiques à la pièce	oui 10 h. théorie 10 h. pratique	non leçons pratiques à la pièce	non leçons pratiques à la pièce	non (pr L.S.O.: oui 25h. théorie 6-8h. pratique) leçons pratiques à la pièce	oui 30 h. théorie 8-10h. pratique	non leçons pratiques à la pièce (pr. Y.D.C.: oui)	non leçons pratiques à la pièce	non leçons pratiques à la pièce	?
4. COURS OBLIGATOIRES POUR OBTENIR UN PERMIS DE CONDUIRE	non	non	non	non	non	oui pour toute personne qui veut son permis de conduire	non	non	non	?
5. PERMIS D'OPÉRATION POUR L'ECOLE DE CONDUITE										?
- démontrer des qualités morales	x			x	Pas	x	Pas			
- santé physique	x			x	de		de		présenter un rapport médical	
- examens	x			x	permis		permis			
- permis de conduire valide...	x			x	émis	x	émis	x		
... depuis...	3 ans							5 ans		
- dossier de conduite vierge					aux		aux	sans révocation ni suspension		
- âge	19 ans			21 ans	écoles	25 ans	écoles			
- cautionnement		x	x			x				
- frais	x	x	x			x			x	
- police d'assurance		x	x						x	
- véhicule à double commande	x	x		x		x				
- avoir permis d'instructeur						x		x	x	
- garder les dossiers des élèves	x	x				x			x	

TABLEAU 3 (suite)

LES ÉCOLES DE CONDUITE COMMERCIALES

	C.B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qué.	N.-B.	N.-E.	I.P.-E.	T.-N.
- autres...	avoir été à l'emploi d'une école reconnue 3 mois consécutifs ou avoir suivi un cours reconnu	- zoning permit - inspection des lieux - avoir suivi le cours d'instructeur	----	- avoir le nom du commerce enregistré	----	----	----	----	----	----
6. NOMBRE D'ÉCOLES	94 (81)	74 avec permis 8 permis à venir (83)	50	50	Impossible à savoir (L.S.O.:111)	226	Impossible à savoir	26	2	?
7. NOMBRE D'ÉLÈVES	Inconnu	19 000	Inconnu	Inconnu	Inconnu (L.S.O.:31 230)	102 500 (82)	Inconnu	Inconnu	175	?
8. COÛT PAR ÉLÈVE	Inconnu	200 - 300$	Inconnu	28 - 30$/h.	(L.S.O.:200-300$)	125 - 295$ (82)	Inconnu	Inconnu	20$/h.	?

3.3 Les plans de cours des programmes de conduite

- DÉFINITIONS

Bien que les cours de conduite s'offrent d'un bout à l'autre du Canada, seulement cinq des dix gouvernements provinciaux[1] ont élaboré des plans de cours pour guider et diriger leurs instructeurs - l'Alberta, la Saskatchewan, l'Ile du Prince Edouard, l'Ontario et le Québec.

Ces plans de cours gouvernementaux précisent les contenus à traiter; le plus souvent ils établissent aussi des objectifs, une méthode et un plan d'action pour encadrer des contenus. Dans les autres provinces les instructeurs sont entièrement libres tant au niveau des contenus qu'au niveau des méthodes; mentionnons que la plupart s'inspirent grandement du manuel Sportsmanlike Driving.

Le présent chapitre trace brièvement les grandes lignes des différents plans de cours qui ont été développés au fil des années; pour ce faire, les informations ont été classées dans le tableau 4 par thèmes et par province.

Le tableau comparatif nomme les organismes responsables des programmes pour les dix provinces canadiennes; les autres thèmes sont abordés seulement dans le cadre des six plans de cours provinciaux.

- THÈMES PRÉSENTS DANS LE TABLEAU

1. Organisme responsable:

2. Secteur d'enseignement: Ici nous précisons si le plan de cours s'adresse à une clientèle d'école secondaire, d'école privée ou les deux.

---

1 Sur le plan privé, nous sommes conscients que certains organismes privés tels que le Canada Safety Council ont développé leurs propres plans de cours mais nous n'en traiterons pas ici.

3. Titre du manuel de l'instructeur

4. Objectifs du programme

5. Répartition des heures du programme en fonction de la théorie, de la pratique et de l'observation

6. Minutes et pourcentages dévoués aux éléments suivants: attitudes, connaissances, habiletés techniques. Classification de la plupart des matières des programmes individuels sous les trois rubriques.

7. Matériel pédagogique. Nous précisons si les plans de cours individuels prévoient l'usage d'un texte de base ou de feuilles de travail.

8. Degré de correspondance entre les objectifs énoncés et les contenus traités.

- ANALYSE DU TABLEAU

a) Les organismes responsables

Différents organismes s'occupent d'offrir des cours de conduite dans les dix provinces du Canada. Pour la Saskatchewan, l'Ile du Prince Edouard (jusqu'en septembre 83) et l'Alberta (au niveau des écoles secondaires), c'est le ministère l'Éducation (Dept. of Education). Pour l'Ontario, le Manitoba[1], le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Alberta (école commerciale), c'est le ministère des Transports[2]. En Colombie britannique,

---

1 En Ontario, il s'agit du ministère des Transports et des Communications et au Manitoba du ministère des Transports et de la Voirie.

2 Au Québec il doit à ce moment-ci passer aussi l'examen écrit.

c'est le Vancouver Safety Council, au Québec, la Régie de l'assurance automobile et à Terre-Neuve, le Newfoundland Safety Council.

b) Les secteurs d'enseignement

Trois provinces, la Saskatchewan, l'Ontario et l'Ile du Prince-Édouard, ont développé des plans de cours spécifiques pour leur clientèle du cours secondaire. En Alberta, on a élaboré deux plans de cours distincts: un pour le cours secondaire et un autre pour les écoles privées; celui-ci est moins élaboré principalement en ce qui a trait aux objectifs et au nombre d'heures théoriques et d'observation. Au Québec, à l'exception d'une école secondaire, seules les écoles commerciales dispensent des cours de conduite et elles sont obligées par une réglementation (l'Arrêté en Conseil 1563) de dispenser un enseignement conforme à celui qui y est prescrit.

Nous avons voulu évaluer les différents programmes de conduite développés par les provinces. Il y a trois façons d'évaluer des programmes: (1) on peut mesurer le degré de cohérence interne d'un programme en examinant les objectifs, les moyens et les contenus (2) on peut vérifier à quel point l'application du programme est conforme à ce qui est écrit (3) on peut mesurer l'impact à plus ou moins long terme du programme, en vérifiant la réussite à des examens standardisés ou en étudiant les dossiers de conduite. Dans le cadre de cette recherche dont les budgets sont limités, nous avons choisi de mesurer la cohérence interne des programmes en établissant le degré de correspondance entre les objectifs énoncés et les contenus traités, là où il y a lieu.

Dans la discussion qui suit examinons d'abord le programme scolaire de la Saskatchewan. Avec ses nombreuses feuilles de travail pour les élè-

ves, ses heures d'observation structurées et sa mentalité qui consiste à mettre l'élève en rapport avec le système routier plutôt qu'avec l'instructeur, le programme de la Saskatchewan est pratique et rigoureux. Réalise-t-il dans ses 30 heures de cours théoriques, les objectifs qu'il s'est donnés? Les matières qui visent le développement de bonnes attitudes (le premier objectif) occupent 180 minutes ou 10% du programme. Par contre, 90% du programme est dévoué à des sujets ayant trait aux connaissances et aux habiletés techniques, qui constituent le deuxième objectif. Quant au troisième objectif, il est secondaire aux deux premiers et découle de leur réalisation. Ainsi, le programme énonce trois objectifs de valeur inégale mais propose un contenu axé à 90% sur le deuxième objectif.

Du côté du programme scolaire de l'Alberta, il n'y a pas de position pédagogique claire puisque les objectifs des unités individuelles sont énoncés en fonction de l'instructeur et de la matière qu'il doit transmettre alors que le contenu s'organise en fonction de l'élève et des comportements qu'il doit acquérir. Au niveau des objectifs généraux et de leurs réalisation temporelle dans les contenus, on remarque que 400 min. (24.4%) d'enseignement sont vouées aux attitudes (objectif 1), et 200 min. (11.11%) au deuxième objectif, les habiletés techniques. La majeure partie du cours (1200 min. ou 66.66%) vise à transmettre des connaissances. Qu'en est-il des connaissances dans les objectifs? Le troisième objectif les mentionne de façon limitée et précise: "familiariser les élèves avec les lois, les règlements et les dispositifs de réglementation de la circulation associés à la conduite". Il y a donc un déséquilibre entre les objectifs prônés et le temps accordé aux divers contenus.

Le programme de conduite de l'Ontario (édité en 1972) comprend un objectif global: munir les élèves des connaissances, des habiletés et

surtout des attitudes qui mènent à la conduite efficace et sécuritaire. Comment cet objectif à trois volets se réalise-t-il dans le concret du choix des contenus? L'emphase mise sur les attitudes s'atténue dans la réalité: 11.11% (160 min.) des contenus s'occupent de développer les attitudes. Les habiletés techniques telles les manoeuvres de base ne font pas partie des contenus. Quant aux connaissances, elles constituent 75% (1,080 min.) des contenus. Ainsi le programme de l'Ontario est en déséquilibre par rapport à l'objectif qu'il s'est fixé et accuse des lacunes importantes au niveau de l'enseignement des techniques. Le nouveau programme qui doit paraître en 1985 éliminera peut-être ces ambiguités.

Au Québec, l'accent pédagogique est sur l'instructeur et le contenu qu'on lui suggère de passer aux élèves sous forme de cours magistral. Les objectifs généraux sont vagues et mettent l'accent sur les attitudes et les connaissances théoriques. Au niveau des contenus, seulement 100 min. (6,66%) des heures d'enseignement sont consacrées au développement des attitudes, contre 200 min. (12,92%) aux habiletés techniques qui ne sont pas bien spécifiées dans les objectifs. Par ailleurs les connaissances, qui constituent le troisième et dernier objectif, occupent 70% (1,050 min.) du programme.

Il reste finalement le plan de cours conçu pour les écoles privées en Alberta et celui développé pour les écoles secondaires de l'Ile du Prince-Édouard. Pour ces deux plans de cours, aucun objectif n'est formulé. Le programme de l'Alberta s'exécute en dix heures: les attitudes et les habiletés techniques accaparent chacun 40 minutes (7%) du plan de cours, 401 minutes (67%) étant réservées à la transmission des connaissances.

À l'Ile du Prince-Édouard, le programme de conduite, encore incomplet est officiellement suspendu depuis septembre 1983; l'accent y est mis sur

le rapport élève-système routier. C'est un cours qui privilégie la méthode appelée "task analysis" où les tâches à maîtriser sont décomposées en sous-tâches ou séquences de comportement qu'on analyse en détail. Il est prévu que l'apprentissage des connaissances prendra 64% (1,150 min.) des 30 heures du programme et le développement des habiletés techniques 36% (650 min.). Aucun temps précis n'est prévu pour sonder ou affecter les attitudes des élèves. Le cours est pragmatique et attentif à l'apprentissage du geste efficace plutôt qu'au développement de la mentalité appropriée.

c) Matériel pédagogique

Lorsqu'on compare les programmes au niveau du matériel pédagogique retenu pour le cours, on voit que l'Ontario utilise le texte de base Power Under Control alors que la Saskatchewan incorpore des feuilles de travail à chaque leçon au programme (c'est la seule province à le faire). Les autres provinces munies de plans de cours recommandent la lecture de plusieurs textes aux élèves mais n'utilisent aucun texte de base.

d) Degré de correspondance entre les objectifs énoncés et les contenus traités

Sur les quatre programmes munis d'objectifs, seul le programme scolaire de l'Alberta offre un degré de correspondance adéquat entre les objectifs énoncés et les contenus traités. Basé sur une mesure du temps alloué, les trois objectifs sont réalisés à 24,22% et 67% dans les contenus. En Saskatchewan, le programme de conduite au secondaire comprend deux objectifs majeurs qui font surface dans les contenus à 90 et 10 pourcent, ce qui n'est guère équilibré. En Ontario, les connaissances et les attitu-

des occupent 75% et 11% des contenus respectivement, mais les habilités, qui font partie de l'objectif global, sont absentes des contenus mentionnés. Enfin, les écoles privées du Québec ne consacrent que 7% de leurs contenus théoriques à la réalisation de leurs deux premiers objectifs, qui visent le développement des attitudes. En revanche, 70% des cours portent sur les connaissances théoriques, (le troisième objectif) et 13% sur les habilités techniques qui ne font pas partie des objectifs (l'inverse de l'Ontario).

e) Discussion et conclusion:

Si l'on tient compte des limites de cette analyse des contenus et objectifs écrits des divers programmes de l'enseignement de la conduite automobile, plusieurs questions peuvent être posées et débattues. Ainsi, l'étudiant a besoin d'un apprentissage de la conduite au niveau des connaissances théoriques, des habiletés (la maîtrise du volant) et des attitudes sécuritaires. Ces objectifs sont valables pour tout âge mais leur réalisation dépend de l'utilisation d'approches pédagogiques variées, adaptées à des clientèles diverses, les jeunes et les adultes n'apprenant pas de la même façon. Or les plans de cours individuels, s'ils proposent différentes stratégies d'enseignement, proposent les mêmes pour tout le monde. Cela peut-il mener aux résultats souhaités?

Par ailleurs, la cohérence interne des plans de cours n'est pas satisfaisante. Cela est dû à la faible correspondance entre les objectifs et les contenus des plans de cours. Si les objectifs retenus sont parmi les plus appropriés pour un cours de conduite, ne faudrait-il pas développer et équilibrer les contenus en fonction de ces objectifs?

Enfin est-il réaliste de penser pouvoir inculquer des attitudes sécuritaires en 20, 30 ou 40 heures de cours pratiques et théoriques? D'abord peu de leçons sont consacrées au développement des bonnes attitudes, en dépit de l'importance qui leur est accordé dans les objectifs des plans de cours. Ensuite, les attitudes sécuritaires devraient être matière à discussion tout au long d'un cours de conduite, l'instructeur individuel étant libre de les accentuer ou de les minimiser à sa discrétion. De toute manière, c'est à la fin de son cours de conduite, alors qu'il a encore son permis temporaire, que l'individu peut appliquer, sous surveillance, les principes reçus. Cet intervalle qui précède l'obtention du permis de conduire s'avère le vrai point de départ pour le développement d'attitudes sécuritaires.

TABLEAU 4

LES PLANS DE COURS DES PROGRAMMES DE CONDUITE

	C.B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qué.	N.-B.	N.-E.	I.P.-E.	T.-N.
1. ORGANISME RESPONSABLE DU PROGRAMME	Vancouver Safety Council	Min. des Transports (écoles commerciales) et Min. de l'Education (écoles secondaires)	Ministère d'éducation	Min. de la Voirie et des Transports	Ministère des Transports et des communications	R.A.A.Q.	Ministère des Transports	Ministère de la Voirie	Ministère de l'Éducation (jusqu'en sept. 1983)	Newfoundland Safety Council
2. SECTEURS D'ENSEIGNEMENT	.	Écoles secondaires et écoles de conduite	High Schools	.	Écoles secondaires	- écoles de conduite commerciales	.	.	Écoles secondaires	.
3. TITRE DU MANUEL DE L'INSTRUCTEUR	.	Driver Training Curriculum Guide (?) (commercial) Curriculum Guide for Driver and Traffic Safety Education 10 (1982)(scolaire)	Driver and Traffic Safety for Saskatchewan Youth (1977)	.	- Teacher's Manual for the Driver Instruction Program in Ontario Secondary Schools (1972)	- Programme du cours de formation personnelle de base en conduite automobile (1978)	.	.	Driver Education Program (1982)	.
4. OBJECTIFS DU PROGRAMME	Ne s'applique pas	Scolaire: -développer les attitudes -fournir un contexte d'apprentissage pour le dév. des habiletés techniques -familiariser avec les lois, règlements, etc Commerciales: - non	-aider à acquérir la perspicacité, la motivation et les bonnes attitudes -transmettre les connaissances et les habiletés -rendre sage concernant la conduite dangereuse ou avec facultés affaiblies	Ne s'applique pas	-Munir des connaissances, habilités et attitudes qui mènent à la conduite efficace et sécuritaire	-développer une attitude positive -développer les qualités pour faire des conducteurs consciencieux -connaissances théoriques	Ne s'applique pas	Ne s'applique pas	non non	Ne s'applique pas

TABLEAU 4 (suite)

LES PLANS DE COURS DES PROGRAMMES DE CONDUITE

	B.C.	Alb.		Sask.	Man.	Ont.	Qué.	N.B.	N.E.	I.P.E.	T.N.
5. HEURES THEORIQUES	.	commercial:		30 heures	.	25 heures	25 heures	.	.	30 heures	.
	.	10 heures			.			.	.		.
	.	école secondaire			.			.	.		.
HEURES DE PRATIQUE	Ne s'applique pas	30 heures commercial: 10 heures		6 heures	Ne s'applique pas	6 heures (automatique) 8 heures (manuel)	8 heures (automatique) 10 heures (manuel)	Ne s'applique pas	Ne s'applique pas	8 heures	Ne s'applique pas
	.	école secondaire			.			.	.		.
	.	10 heures		12 heures	.	12 heures	No	.	.	4 heures	.
HEURES D'OBSERVATION	.	commercial: No			.			.	.		.
	.	école secondaire			.			.	.		.
	.	10 heures			.			.	.		.
6. MINUTES ET POURCENTAGES DEVOUES AUX ELEMENTS SUIVANTS	.	École commerc.	École second.		.			.	.		.
	.	39	400		.			.	.		.
- attitudes	.	/	/		.			.	.		.
	.	6.5%	24.44%	180/10 %	.	160/11.11%	100/6.66%	.	.	0	.
- connaissances	.	401	1200		.			.	.		.
	.	/	/		.			.	.		.
	.	66.83%	66.66%	1170/65 %	.	1080/75%	1050/69.99%	.	.	1150/63.88%	.
- habiletés techniques	.	40	200		.			.	.		.
	.	/	/		.			.	.		.
	.	6.66%	11.11%	450/25 %	.	0	200/12.92%	.	.	650/36.11%	.
7. MATÉRIEL PÉDAGOGIQUE:	.				.			.	.		.
- texte de base	.	non	non	non	.	Power Under Control	Guide de la route	.	.	non	.
	.				.			.	.		.
- feuille de travail	.	non	non	oui	.	non	non	.	.	non	.
8. DEGRÉ DE CORRESPONDANCE ENTRE LES OBJECTIFS ÉNONCÉS ET LES CONTENUS TRAITÉS	.	ne s'applique pas	médiocre	médiocre	.	médiocre	médiocre	.	.	ne s'applique pas	.
	.				.			.	.		.
	.				.			.	.		.
	.				.			.	.		.

3.4 Les Instructeurs

- DÉFINITIONS

La situation des instructeurs est quelque peu complexe au Canada. D'une province à l'autre ils ne portent pas toujours le même nom et un même nom ne recouvre pas toujours une même réalité. De plus, la situation des instructeurs varie beaucoup selon qu'ils travaillent au secteur scolaire ou commercial. Nous aborderons cette question en traitant séparément ces ceux secteurs.

Au secteur secondaire

Il existe 2 catégories d'enseignants dans les programmes de conduite scolaires: les professionnels[1], i.e. les enseignants certifiés, qui sont qualifiés comme instructeurs de cours de conduite et qui enseignent principalement la théorie; et les para-professionnels, qui sont qualifiés comme instructeurs sans être enseignants certifiés, et qui s'occupent surtout de l'entraînement au volant[2]. Cette répartition des tâches entre professionnels et para-professionnels existe dans 4 provinces (Colombie britannique, Alberta, Ontario et Terre-Neuve). Cependant au Nouveau-Brunswick et à l'Ile du Prince-Édouard, les professeurs assument la théorie et la pratique; et en Saskatchewan, au Manitoba et en Nouvelle-Écosse, ce sont des instructeurs qui enseignent en classe et dans l'auto.

Au secteur commercial

Dans 7 provinces, les écoles commerciales n'offrent que des leçons pratiques et il n'y a que des instructeurs (et moniteurs). En Alberta, les mêmes instructeurs peuvent enseigner la théorie et la pratique. En

---

1 "High School teacher, certified teacher, driver education teacher".
2 Dorénavant nous n'utiliserons plus que les termes "professeurs" et instructeurs".

Ontario, on prépare un peu différemment les instructeurs qui enseignent la théorie en classe et ceux qui enseignent dans le véhicule. Au Québec, on distingue les instructeurs qui enseignent la théorie en classe et les moniteurs qui enseignent dans le véhicule; les exigences pour l'un et l'autre diffèrent grandement.

Le présent chapitre traite des différents enseignants, professionnels ou non, en conduite automobile; dans le tableau no 5 ces informations sont classées par thème et par province.

- THÈMES PRÉSENTS DANS LE TABLEAU

1. pré-requis pour enseigner:
   a) au secondaire
      quels sont les certificats que doit posséder une personne pour pouvoir enseigner la théorie au secondaire? pour pouvoir y enseigner la pratique?
   b) dans une école commerciale
      dans le cas où on enseigne de la théorie dans ce type d'écoles, quel(s) certificat(s) faut-il posséder pour le faire? et pour y enseigner la pratique?
2. permis d'instructeur
3. formation:
   a) donnée par le gouvernement
   b) donnée par un autre organisme
4. conditions générales de travail:
   a) deuxième emploi
      les cours de conduite (théorie et pratique) constituent-ils pour le professeur et/ou l'instructeur un deuxième emploi?

b) payés à l'heure?

5. nombre d'instructeurs

- ANALYSE DU TABLEAU

a) pré-requis pour enseigner au secondaire

Ces pré-requis varient selon les provinces et selon qu'il s'agit de la théorie ou de la pratique. Le plus souvent (dans 6 provinces) pour enseigner la théorie, il faut détenir un brevet d'enseignement (teacher's certificate) et, soit détenir un permis d'instructeur valide, soit avoir réussi les examens exigés pour ce permis. Au Manitoba et en Nouvelle-Écosse on doit détenir le permis d'instructeur, et en Saskatchewan il faut en plus détenir un permis du ministère de l'Éducation; il n'est pas nécessaire dans ces 3 provinces d'être déjà professeur.

Rappelons finalement qu'au Québec, ces programmes n'existent pas dans les écoles secondaires.

Pour l'enseignement de la pratique, 7 provinces exigent un permis d'instructeur valide; parmi elles, 5 demandent que l'instructeur ait aussi reçu une formation appropriée. Dans les 2 autres provinces (Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Édouard), le même professeur enseigne la théorie et la pratique.

b) pré-requis pour enseigner au secteur commercial

Pour enseigner dans les écoles de conduite, que ce soit la pratique ou la théorie s'il y a lieu, il faut détenir un permis d'instructeur valide et donc, avoir reçu une formation spéciale; nous verrons plus loin les

conditions d'obtention de ce permis. Certaines écoles commerciales (comme celles de la Ligue de sécurité de l'Ontario ou des Young Drivers of Canada) peuvent à l'occasion, exiger une formation supplémentaire pour leurs instructeurs.

Pour enseigner la pratique dans les écoles commerciales du Québec, il faut un permis de moniteur émis par la RAAQ; les instructeurs, qui enseignent la théorie ne sont pas des professeurs réguliers mais ils ont quand même reçu une formation beaucoup plus poussée que les moniteurs.

c) la formation

Dans toutes les provinces, sauf au Nouveau-Brunswick, on oblige les instructeurs, professeurs et moniteurs (ou on les encourage très fortement) soit à suivre un cours approprié, soit à recevoir un entraînement ou une supervision dans une école de conduite reconnue. La forme que prend cette formation et sa durée varient énormément d'une province à l'autre, selon qu'il s'agit de programmes scolaires ou commerciaux, et d'instructeurs ou de professeurs. C'est la province de Québec qui exige la plus longue formation: les futurs moniteurs reçoivent 330 heures d'enseignement; et les futurs instructeurs, après avoir enseigné comme moniteurs au moins 2000 heures, doivent suivre aussi un cours de 270 heures. Ces 2 cours se donnent au niveau collégial, demandent un secondaire V, et donnent droit à une attestation d'études collégiales.

d) le permis d'instructeur

Pour pouvoir enseigner la conduite automobile contre rémunération, il est obligatoire de détenir un permis valide d'instructeur. Cette règle se retrouve dans toutes les provinces et touche tous ceux qui enseignent dans un véhicule; les professeurs qui enseignent en classe ne sont pas tous

obligés de détenir ce permis mais ils doivent quand même se soumettre aux mêmes examens que les autres postulants à ce permis. D'une réglementation provinciale à l'autre, le nombre de conditions à remplir pour obtenir un permis d'instructeur varie beaucoup; cependant dans la majorité des cas, le postulant doit: fournir une attestation de moralité et de bonne conduite, avoir une bonne santé physique; avoir un permis de conduire valide depuis plusieurs années, avoir un bon dossier de conduite, avoir reçu une formation appropriée, réussir les examens du ministère responsable et avoir au moins de 18 à 21 ans.

e) les conditions générales de travail

Dans 7 provinces, l'enseignement de la conduite automobile constitue un deuxième emploi pour les instructeurs, aussi bien dans les programmes scolaires que dans les écoles commerciales. En Alberta et en Saskatchewan, cet enseignement fait partie de la charge de cours du professeur. Au Québec, cet enseignement constitue, pour la majorité, un emploi régulier; pour les autres c'est un emploi saisonnier (printemps/été), ou à temps partiel. Tous les professeurs et instructeurs sont payés à l'heure, sauf en Nouvelle-Écosse où ils sont rémunérés en fonction du nombre d'élèves qui terminent le cours et du nombre d'heures de cours données.

conditions d'obtention de ce permis. Certaines écoles commerciales (comme celles de la Ligue de sécurité de l'Ontario ou des Young Drivers of Canada) peuvent à l'occasion, exiger une formation supplémentaire pour leurs instructeurs.

Pour enseigner la pratique dans les écoles commerciales du Québec, il faut un permis de moniteur émis par la RAAQ; les instructeurs, qui enseignent la théorie ne sont pas des professeurs réguliers mais ils ont quand même reçu une formation beaucoup plus poussée que les moniteurs.

c) la formation

Dans toutes les provinces, sauf au Nouveau-Brunswick, on oblige les instructeurs, professeurs et moniteurs (ou on les encourage très fortement) soit à suivre un cours approprié, soit à recevoir un entraînement ou une supervision dans une école de conduite reconnue. La forme que prend cette formation et sa durée varient énormément d'une province à l'autre, selon qu'il s'agit de programmes scolaires ou commerciaux, et d'instructeurs ou de professeurs. C'est la province de Québec qui exige la plus longue formation: les futurs moniteurs reçoivent 330 heures d'enseignement; et les futurs instructeurs, après avoir enseigné comme moniteurs au moins 2000 heures, doivent suivre aussi un cours de 270 heures. Ces 2 cours se donnent au niveau collégial, demandent un secondaire V, et donnent droit à une attestation d'études collégiales.

d) le permis d'instructeur

Pour pouvoir enseigner la conduite automobile contre rémunération, il est obligatoire de détenir un permis valide d'instructeur. Cette règle se retrouve dans toutes les provinces et touche tous ceux qui enseignent dans un véhicule; les professeurs qui enseignent en classe ne sont pas tous

obligés de détenir ce permis mais ils doivent quand même se soumettre aux mêmes examens que les autres postulants à ce permis. D'une réglementation provinciale à l'autre, le nombre de conditions à remplir pour obtenir un permis d'instructeur varie beaucoup; cependant dans la majorité des cas, le postulant doit: fournir une attestation de moralité et de bonne conduite, avoir une bonne santé physique; avoir un permis de conduire valide depuis plusieurs années, avoir un bon dossier de conduite, avoir reçu une formation appropriée, réussir les examens du ministère responsable et avoir au moins de 18 à 21 ans.

e) les conditions générales de travail

Dans 7 provinces, l'enseignement de la conduite automobile constitue un deuxième emploi pour les instructeurs, aussi bien dans les programmes scolaires que dans les écoles commerciales. En Alberta et en Saskatchewan, cet enseignement fait partie de la charge de cours du professeur. Au Québec, cet enseignement constitue, pour la majorité, un emploi régulier; pour les autres c'est un emploi saisonnier (printemps/été), ou à temps partiel. Tous les professeurs et instructeurs sont payés à l'heure, sauf en Nouvelle-Écosse où ils sont rémunérés en fonction du nombre d'élèves qui terminent le cours et du nombre d'heures de cours données.

TABLEAU 5

LES INSTRUCTEURS

	C.B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qué.	N.-B.	N.-E.	I.P.-E.	T.-N.
1. PRÉ-REQUIS POUR ENSEIGNER: a) au secondaire - théorie (Instructeur = I.)	-prof. certifié qui a passé l'examen d'instructeur du Min. Transports	-prof. certifié (Il est recommandé d'avoir suivi un "Driver Ed. Course" - 30 h.)	-I. qualifié (peut être ou non prof. certifié) détient permis du High way Traffic Board (H.T.B.) et du Min. Ed.	-I. qualifié (peut être ou non prof. certifié) (cours)	-prof. certifié qualifié comme I.	---	-prof. certifié qualifié comme I. (si aucun prof. disponible ce sera I qualifié)	-I. qualifié	-prof. certifié qualifié comme I.	-prof. certifié
- pratique	-I. qualifié (formation de 20 h.)	-I. qualifié (s'il n'est pas prof. certifié il doit suivre un "Driver Training Course", au moins 30 h.)	- Idem	- Idem	- I. qualifié (cours)	---	- Idem	- Idem	- le même prof. assure la théorie et la pratique	- I. qualifié (cours de N.E.)
b) école commerciale - théorie	---	-I. qualifié (training)	---	---	- I. qualifié (cours)	- I. qualifié (cours)	---	---	---	---
- pratique	-I. qualifié (cours)	- Idem	-I. qualifié (avoir permis du H.T.B. & Min. Ed.)	-I. qualifié (training)	- Idem	- Moniteur qualifié (cours)	-I. qualifié	-I. qualifié (cours)	-I. qualifié (cours)	?
2. FORMATION: a) donnée par le gouvernement	non	Min. Transports selon la demande	Min. de l'Éducation 4 sem. + 1 atelier régional	Min. de la Voirie et des Transports: 3 sem. pr enseigner au secondaire	Min. des Transports et des Communications prof: 130 h. I.: 126 h.	Min. Education moniteur: 330 h. instructeur: 270 h.	non	Min. Transports & Education: 2 sem.	non aller en N.-E.	?
b) donnée par un autre organisme	pour les écoles commerciales: entièrement à la charge des écoles existantes -examens très sévères pour tous les I.	-Univ. Alberta selon la demande -I.: training dans les écoles	-I.: training dans les écoles	-15 h. supervision dans les écoles	Ligue de sécurité de l'Ont.: I. en classe: 3 sem. I. dans l'auto: 2 sem.	----	Ligue de sécurité du N.-B.: 90 h. pour les I. du secondaire	----	----	?

TABLEAU 5 (suite)

LES INSTRUCTEURS

	C.B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qué.	N.-B.	N.-E.	I.P.-E.	T.-N.
3. PERMIS D'INSTRUCTEUR: a) conditions d'obtention:										?
- démontrer des qualités morales	oui	---	oui	oui	---	oui	oui	---	---	
- santé physique ou rapport médical	oui	---	oui	oui	oui	oui	---	oui	oui	
- permis de conduire valide	oui	oui Cl. 1, 2, 4	oui Cl. 5	oui	oui Cl. G	oui	oui	oui	oui	
- l'avoir depuis...	3 ans	---	---	4 ans	2 ans	3 ans	4 ans	5 ans	5 ans	
- dossier de conduite	vierge	moins 7 pts de démérite	bon	satisfaisant	moins 6 pts	bon	---	vierge depuis 5 ans	vierge depuis 5 ans	
- formation requise	oui	oui	oui	oui	oui	oui	---	oui	oui	
- examens	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	
- âge minimum	19 ans	18 ans	18 ans	20 ans	21 ans	21 ans	20 ans	21 ans	21 ans	
- références personnelles	3 personnes	---	---	---	---	2 personnes	---	---	---	
- autres	être stagiaire dans une école de conduite	---	---	posséder la langue anglaise	---	avoir une 12e année				
4. CONDITIONS GÉNÉRALES DE TRAVAIL: a) deuxième emploi	oui	au secondaire: non, c'est dans leur charge de travail au commercial: oui	au secondaire: non, c'est dans leur charge de travail	oui	oui	non	oui	oui au secondaire: par élève au commercial: oui	oui	?
b) payés à l'heure	oui	oui	oui	oui	oui	oui			oui	
5. NOMBRE D'INSTRUCTEURS	247 (81) 200 - 250 I. pr écoles privées	Inconnu	191 I.	227 I.	Inconnu	1 200 moniteurs dont 650 sont aussi I.	34: I. écoles commerciales 36: I. écoles secondaires	30 I.: écoles commerciales 260 prof.: écoles secondaires	3 I.: écoles commerciales 32 I: écoles secondaires	?

3.5 Les permis de conduire

- DÉFINITIONS

Lorsqu'on parle de permis de conduire on fait allusion le plus souvent au permis régulier: celui-ci constitue une preuve que son détenteur a acquis un minimum de connaissances et d'habilités nécessaires à la conduite sécuritaire d'un véhicule-moteur, et qu'il est autorisé à conduire seul un tel véhicule. Il existe plusieurs classes de permis correspondant chacune à l'opération d'un type de véhicules: véhicules de promenade, motocyclettes, camions lourds, etc...

Il existe d'autres types de permis. Nous les présentons brièvement ici. Il y a d'abord le permis d'apprenti (learner/instruction permit, beginner's license"), celui-ci permet à son détenteur de conduire un véhicule à des fins d'apprentissage uniquement. Il doit alors avoir à ses côtés un instructeur ou une autre personne qui détient depuis un an au moins un permis de conduire régulier valide. Le permis temporaire (temporary permit) est un permis régulier qu'on remet à celui (celle) qui a réussi tous les examens requis, y compris l'épreuve sur route; ce permis est valide pour la période de temps (de 2 à 4 semaines) qui précède l'émission officielle du permis régulier.

Au Manitoba, on a aussi un permis conditionnel ("probationary license"). Celui-ci est remis au nouveau conducteur qui a réussi tous les examens requis et lui rappelle qu'il est encore un conducteur inexpérimenté. Le permis régulier est émis après 12 mois consécutifs de conduite sans condamnation ("conviction") ni accident; ceux-ci entraînent la suspension du permis pour une période plus ou moins longue selon la gravité de l'infraction commise et font recommencer au début la période de probation. Le permis conditionnel de l'Ontario ressemble à celui du Manitoba; il faut

cependant, pour obtenir le permis régulier, accumuler 2 périodes de 12 mois consécutifs au cours desquelles le conducteur à l'essai ("probationary driver") ne doit pas accumuler plus de 5 points de démérite ni avoir de condamnation ou d'accident. Ces éléments entraînent eux aussi la suspension du permis et font recommencer au début la période de probation.

Le présent chapitre présente des informations sur l'émission des permis de conduire selon les différentes provinces. Le tableau 6 rassemble ces informations, classées par thème et par province.

- THÈMES PRÉSENTS DANS LE TABLEAU

1. classification: quelle est la classification des permis utilisée dans chaque province? combien y a-t-il de classes? quelles sont les classes correspondant au permis d'apprenti et au permis associé à la conduite des véhicules de promenade?

2. âge minimum: a) pour obtenir un permis normal (i.e. l'âge où on peut passer l'épreuve sur route)?
   b) pour le permis d'apprenti?

3. examens à passer: quels sont les examens qu'il faut réussir pour obtenir le permis de conduite?
   a) l'examen de la vue mesure la précision et l'étendue du champ de vision du candidat;
   b) l'examen écrit mesure le degré de connaissances et de compréhension du candidat par rapport aux règles de la route, à la signalisation routière et à la conduite sécuritaire d'un véhicule;

c) l'épreuve sur route évalue chez le candidat sa maîtrise du véhicule sur la route et sa capacité à percevoir correctement ce qui se passe, à prendre les bonnes décisions et à exécuter correctement les bonnes manoeuvres.

4. épreuve sur route: combien de personnes ont passé l'épreuve sur route au cours de l'année? quel a été le pourcentage d'échec?

5. système de points de démérite: existe-t-il un système provincial de points de démérite? Ce système consiste à attribuer des points de démérite aux conducteurs qui ont enfreint les règles de la circulation ou qui ont une part de responsabilité dans un accident; le nombre de points attribués varie selon la gravité de l'infraction. Lorsque le nombre de points maximal acceptable est atteint, le permis de conduire est retiré ou suspendu pour une période donnée.

- ANALYSE DU TABLEAU

a) les catégories de permis

À la fin des années 60, la Conférence canadienne d'administrateurs en transport motorisé recommendait la mise en vigueur à travers le Canada d'un régime de catégories uniformes de permis de conduire. Le régime recommandé comprend 7 classes de permis; le permis de classe 5 permet la conduite d'un véhicule de promenade alors que celui de classe 7 correspond au permis d'apprenti-conducteur.

Dans la plupart des provinces on se rapproche de ce régime: 7 provinces ont de 6 à 8 classes, 2 provinces ont 10 classes et le Québec en a 12. Seul l'Ontario nomme ses classes d'après un code alphabétique; les autres provinces utilisent un code numérique. L'Ile du Prince Edouard a une classification mixte (alpha-numérique) qui deviendra numérique uniquement à partir de 1985. Partout, sauf au Québec et en Ontario, le permis d'apprenti est appelé permis de classe 7 et celui pour véhicules de promenade est classe 5.

b) l'âge minimum

L'âge minimum requis pour obtenir un permis de conduire pour véhicules de promenade est relativement uniforme aussi; 8 provinces exigent au moins 16 ans, la Saskatchewan demande 15 ans (si le jeune a suivi un cours de conduite au secondaire) et Terre Neuve, 17 ans. Les permis d'apprenti s'obtiennent généralement à 16 ans; mais dans 4 provinces (Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Nouveau-Brunswick) on peut l'obtenir plus tôt si on a suivi le cours de conduite.

c) les examens à passer

Toutes les provinces exigent que le candidat au permis réussisse 3 examens: un examen de la vue, un examen qui mesure le degré de connaissance du candidat quant à la signalisation et aux règles de la route et une épreuve sur route. Les 2 premiers doivent être réussis pour qu'un premier permis d'apprenti soit émis (sauf au Québec où seul l'examen de la vue est exigé à ce moment-ci); ce permis permet au postulant de conduire un véhicule et d'acquérir une certaine expérience au volant. Lorsque le postulant croit être capable de conduire de façon sécuritaire, il se représente au

bureau d'évaluation des conducteurs ("driver examination office") pour passer l'épreuve sur route[1] ; si celle-ci est réussie, le permis régulie estr émis.

d) le système de points de démérite

Toutes les provinces ont adopté le système de points de démérite. Le Manitoba a aussi développé en plus un système de points de mérite: un conducteur reçoit un point de mérite pour chaque période de 2 ans où il conserve un dossier vierge, et un point de mérite permet d'annuler 2 points de démérite.

---

1 Au Québec il doit à ce moment-ci passer aussi l'examen écrit.

TABLEAU 6

LE PERMIS DE CONDUIRE

	C.B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qué.	N.-B.	N.-B.	I.P.-E.	T.-N.
1. CLASSIFICATION	-numérique -6 classes -véhicules de promenade: classe 5 -apprenti: permis spécial	-numérique -7 classes -véhicules de promenade: classe 5 -apprenti: classe 7	-numérique -8 classes -véhicules de promenade: classe 5 -apprenti: classe 7	-numérique -7 classes -véhicules de promenade: classe 5 -apprenti: classe 7	-alphabétique -10 classes -véhicules de promenade: classe 6 -apprenti: classe L	-numérique -12 classes -véhicules de promenade: classe 41-42 -apprenti: classe	-numériqwue -8 classes -véhicules de promenade: classe 5 -apprenti: classe 7	-numérique -8 classes -véhicules de promenade: classe 5 -apprenti: classe 7-8	-mixte jusqu'en 85; après: numérique -10 classes -véhicules de promenade: classe 5 -apprenti: classe 7-8	-numérique -7 classes -véhicules de promenade: classe 5 -apprenti: classe 7
2. ÂGE MINIMUM										
a)pour le permis régulier Cl.5,Cl.6,Cl.41/42	16 ans	16 ans	15 ans s'il a suivi le cours au secondaire	16 ans	16 ans	16 ans	16 ans	16 ans	16 ans	17 ans
b)pour le permis d'apprenti	16 ans	14 ans	15 ans s'il a suivi le cours de conduite au secondaire	15½ ans s'il a suivi le cours de conduite au secondaire		16 ans	15½ ans s'il a suivi le cours de conduite au secondaire	16 ans		
3. EXAMENS À PASSER										
- de la vue	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
- écrit	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
- épreuve sur route	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
4. ÉPREUVE SUR ROUTE										
- nombre de personnes/an		106 812 74 406 Cl. 5 (81)	31 265 Cl. 5 (81)	33 267 Cl. 5 (82)	382 668 (82)	138 405 (nbre nouv. permis émis 82 461 (16-19 ans)	25 302	32 228 (80)	4 369 (82)	
- % d'échec		47.7% (81)	43.5% (81)	39.9% (82)	33.7%		31.4%	17% (80)	42% (82)	
5. SYSTÈME DE POINTS DE DÉMÉRITE	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	

CONCLUSION

Ce rapport fait état de la première étape d'une recherche visant à évaluer l'impact des cours de conduite sur les jeunes conducteurs. Au terme de cette étape, les deux objectifs visés sont atteints: (1) faire un examen critique de la documentation internationale publiée sur ce sujet; (2) faire un inventaire des programmes provinciaux d'enseignement de la conduite automobile, ainsi que des données provinciales disponibles sur les permis de conduire, les dossiers des conducteurs et les accidents. L'ensemble de ces données ont été recueillies principalement au cours d'entrevues menées auprès des responsables concernés au sein de ministères provinciaux des Transports et de l'Éducation, et auprès de la Régie de l'assurance-automobile au Québec. Le rapport actuel fait le point sur la documentation et résume les données recueillies. Celles-ci sont classées par sujet et par province dans sept tableaux comparatifs.

Des rapports séparés sur les différentes provinces ont été rédigés en supplément à celui-ci, chacun d'eux présente de façon plus élaborée la situation d'une province donnée au niveau de l'enseignement de la conduite automobile. Un dernier rapport présente et compare les différents plans de cours provinciaux. Tous ces rapports sont disponibles sur demande.

1) Résumé

L'enseignement de la conduite automobile est habituellement évalué à partir de critères ultimes: la réduction des taux d'accidents et d'infractions. L'analyse de la documentation révèle qu'à ce niveau les cours de conduite n'ont aucun effet lorsqu'on tient compte du millage parcouru. Il existe cependant d'autres critères à partir desquels on peut mener l'évaluation. Les rares études qui utilisent ces critères ont démontré que les

cours amènent une meilleure performance à un examen de connaissance lorsque celui-ci est passé à la fin du cours, et qu'ils suscitent aussi une attitude plus positive face à la sécurité routière. Il semble aussi que ceux qui ont suivi ces cours réduisent leur exposition au risque, i.e. qu'ils conduisent moins et utilisent différemment leur véhicule; il reste à vérifier si ceci est vraiment un effet des cours de conduite. Finalement ces cours n'ont pas d'effet sur les habiletés de conduite, qu'elles soient mesurées lors de l'examen pour le permis ou après 2 ans.

On retrouve au Canada quatre modèles d'intervention gouvernementale en matière d'enseignement de la conduite automobile. Dans un premier modèle, l'État intervient fortement tant financièrement que légalement pour promouvoir cet enseignement. C'est le cas de la Saskatchewan; le Manitoba, l'Ontario, la Nouvelle-Écosse, et jusqu'en avril 83, l'Ile du Prince-Édouard se rapprochent d'un tel modèle. Dans un deuxième modèle, l'État n'intervient ni financièrement ni légalement par rapport à un tel enseignement; ceci est le cas au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve et partiellement en Colombie britannique.

Dans un troisième modèle, l'État oblige les compagnies d'assurance, à accorder une réduction des primes aux jeunes qui ont suivi ce cours; parallèlement à cette mesure il investit minimalement dans les programmes scolaires; ceci est le cas en Alberta. Enfin, dans un quatrième modèle, l'État promeut le programme auprès de la population, intervient légalement très fortement auprès des écoles commerciales et n'investit directement aucun budget pour dispenser cet enseignement dans le réseau des écoles secondaires; ceci est le cas du Québec.

Cinq provinces ont développé des plans de cours particuliers, la Saskatchewan, l'Ontario, et l'Ile du Prince-Édouard pour l'enseignement au

secondaire, le Québec pour les écoles commerciales; l'Alberta a développé 2 plans de cours, un scolaire et un commercial.

Le Canada offre donc un champ d'étude très diversifié. De plus, chaque province a développé un système de traitement de l'information qui lui est particulier. La somme de ces informations administratives constitue une source intéressante de données pour la recherche en sécurité routière. Notre enquête nous a aussi permis de connaître exactement la nature et la qualité du contenu de ces fichiers.

2) Prospectives

Cette première année d'activités nous amène à poser le problème de l'évaluation des cours de conduite de la façon suivante: la plupart des recherches à date ont été planifiées en fonction d'une mesure de l'efficacité des programmes d'enseignement en utilisant l'unique critère de réduction des accidents. C'est ainsi que plusieurs gouvernements, après avoir investi des millions dans cet enseignement et en apprenant que celui-ci ne réduit pas le nombre d'accidents, retirent sans plus attendre leur soutien à ces programmes.

D'autres effets immédiats ou à moyen terme semblent se dégager de ces cours; et ils peuvent être masqués lorsqu'on mesure seulement les effets ultimes, i.e. sur les accidents. En fait, ces programmes peuvent avoir un impact à deux niveaux, soit au niveau de la population en général (abaissement de l'âge au premier permis par exemple) soit au niveau de chacun des individus ayant complété le programme (ex: exposition au risque).

Nous croyons qu'une évaluation d'impact de ces programmes doit précéder toute prise de décision gouvernementale. Une telle évaluation permettrait de justifier, sur des bases fiables et valides, le maintien ou l'a-

bandon des programmes. Cette évaluation devrait être planifiée en considérant les aspects sociaux et individuels pour bien cerner et mesurer tous les effets de cet enseignement.

La situation canadienne offre la possibilité d'évaluer ces deux aspects:

1. Au niveau de la promotion et de l'accessibilité des programmes d'enseignement, chaque province a défini une ligne de conduite qui lui est propre, tant dans son implication financière que dans son implication législative. Cette situation offre l'opportunité de vérifier l'impact des différents programmes sur les populations exposées en comparant différentes provinces entre elles.

2. Le Québec et l'Ontario offrent des populations de nouveaux conducteurs qui varient entre 150 000 et 200 000 chaque année. Ces populations pourraient être utilisées comme base pour sélectionner des échantillons à partir desquels on évaluerait les effets des programmes sur les conducteurs eux-mêmes.

Il est important de mesurer à l'échelle canadienne, et rapidement, les effets des programmes d'enseignement sur les conducteurs et les relations qui existent entre ces effets et la réduction des taux d'accidents. Une telle recherche fournira des jalons pour orienter les décisions et les politiques gouvernementales en sécurité routière.

ANNEXE 1

LES BANQUES DE DONNÉES

ANNEXE

LES BANQUES DE DONNÉES

Au cours de notre enquête notre attention a été retenue par deux sources principales de données: les fichiers des permis de conduire et les fichiers des accidents. Les pages suivantes présentent, pour chaque province, les informations consignées dans ces fichiers, la forme sous laquelle elles sont conservées et précisent s'il est possible de jumeler des informations provenant des différents fichiers.

En principe, il est possible de jumeler des données provenant du fichier sur les conducteurs avec d'autres du fichier sur les accidents. Mais en pratique cela pose des problèmes techniques en raison entre autres, de la taille des fichiers et du manque de concordance entre les informations provenant des différents fichiers. Nous n'avons pas vérifié auprès des organismes concernés les détails concernant les opérations de jumelages. Si on veut en plus jumeler ces données avec des informations relatives au cours de conduite suivis (i.e. types de cours, nombre d'heures, etc.), il n'y a qu'une seule province, l'Alberta, où ce soit possible; en Colombie britannique l'information relative au cours suivi a été conservée de 1974 à 1981.

1) Structure des fichiers

Comme les informations sont très semblables pour toutes les provinces, nous présenterons un fichier-type et nous expliciterons comment chacune des provinces se situe par rapport à ce fichier-type.

Typiquement les informations colligées par les ministères des Transports sont organisées de la façon suivante. Il existe un premier fichier qu'on appelle généralement le fichier des conducteurs ("driver file" ou

fichier de permis). Pour toutes les provinces canadiennes ce fichier est informatisé. Ce fichier comprend les renseignements généraux concernant les conducteurs. Le plus souvent ce fichier comprend aussi les informations relatives aux infractions au code de la route commises par les conducteurs (date, lieu, code d'infraction, jugement). Ce fichier comprend aussi des informations minimales concernant l'implication du conducteur dans des accidents de la circulation, c'est-à-dire, la date et le lieu.

Le fichier des conducteurs est un fichier actif où les entrées d'informations se font régulièrement mais où les dossiers inactifs ne sont pas purgés de façon systématique.

Il existe aussi un deuxième fichier dans lequel les rapports d'accidents sont archivés. Ce fichier est informatisé pour toutes les provinces à l'exception de l'Ile-du-Prince-Edouard et du Nouveau-Bruswick. Dans ces deux dernières provinces les rapports d'accident sont conservés sous leur forme physique.

On peut donc schématiser la structure typique de ces fichiers de la façon suivante: le dossier de chaque conducteur comprend 2 parties. La première partie contient des renseignements généraux sur le conducteur; dans la deuxième partie se retrouvent des informations sur les infractions et les accidents. Chaque infraction est identifiée par un numéro. Ce numéro renvoie soit au procès-verbal de la police (dans le cas des infractions au code de la route), soit au jugement (dans le cas d'infraction au code criminel) dans lesquels on retrouve tous les détails concernant l'infraction. De la même façon, à chaque accident correspond un numéro d'identification qui renvoie au procès-verbal de la police.

Il existe donc, théoriquement, une possibilité de jumeler les fichier des conducteurs avec celui des accidents.

Nous énumérons ici seulement les informations que l'on retrouve habituellement dans ces fichiers, tout en indiquant les ajouts ou retraits importants effectués par certaines provinces lorque c'est le cas. La description détaillée des fichiers se retrouve dans les rapports provinciaux séparés.

Fichier des conducteurs

On retrouve habituellement en première partie dans ce fichier, les informations générales suivantes:

1- Nom et prénoms du détenteur
2- Adresse
3- Date de naissance du détenteur
4- Mois et année d'obtention du premier permis
5- Sexe du détenteur
6- Date d'expiration du permis
7- Classe de permis
8- Restrictions
9- Suspensions

Ces données se retrouvent dans les fichiers de conducteurs pour toutes les provinces. Seule la province de l'Alberta, conserve au fichier des conducteurs l'information relative au fait que le conducteur ait suivi ou non un cours de conduite automobile. La Colombie britannique a retenu cette information de 1974 à 1981.

Le fichier des accidents/les rapports d'accidents

Les renseignements consignés dans ce fichier proviennent entièrement des rapports d'accidents. D'une province à l'autre, ces rapports varient

plus ou moins: 3 provinces, l'Ile du Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et la Saskatchewan, ont des formulaires identiques; nous les considérons dans notre analyse comme un seul rapport; ceux de la Colombie britannique, de l'Alberta, du Manitoba et du Québec s'en rapprochent alors que ceux de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick en sont les plus éloignés.

Pour tracer le portrait d'un rapport-type, nous avons relevé tous les items présents dans au moins 5 des 7 différents rapports provinciaux étudiés; ces 65 items sont énumérés au tableau 7. La plupart des rapports provinciaux se rapprochent de ce modèle-type, ils omettent chacun quelques-uns des éléments (entre 1 et 7) que nous avons classés dans le modèle-type, et complétent avec plusieurs autres items. Une province cependant, le Nouveau-Brunswick a élaboré un rapport qui se distingue davantage de notre modèle; douze des 65 items que nous avons retenus n'apparaissent pas dans ce rapport.

RAPPORTS D'ACCIDENTS

	C.B.	Alb.	Sask. N.E. I.P.E.	Man.	Ont.	Qué.	N.B.
1. Généralités							
① no de l'accident (ou de l'événement	x	x	x	---	x	x	x
② sévérité	x	x	x	x	x	---	x
③ date	x	x	x	x	x	x	x
④ jour de la semaine	---	---	x	x	x	x	x
⑤ heure du jour	x	x	x	x	x	x	x
⑥ nombre véhicules	x	x	x	x	---	x	x
⑦ nombre tués	x	x	x	x	---	x	x
⑧ nombre blessés	x	x	x	x	---	x	x
9 scène de l'accident (vue ou non)	x	x	x	x	---	---	---
⑩ limite de vitesse permise	x	x	x	x	x	x	x
⑪ dommage estimé à autre véhicule/propriété	x	x	x	x	x	x	---
12 configuration de l'accident	x	---	x	x	---	x	---
16 unité de police (police detachment)	x	x	x	x	x	x	x
19 signature du policier	x	x	x	x	x	x	x
20 matricule du policier	x	x	x	---	x	x	---
2. Localisation							
① route	x	x	x	x	x	x	x
② type de route (location code, road juridiction)	x	x	x	x	x	x	x
③ comté	---	x	x	---	x	x	x
④ détails sur la localisation	x	x	x	x	x	x	x
⑤ à intersection de quoi (environnement)	x	x	x	x	x	x	x
⑥ ville ou village	x	x	x	---	x	x	x

N.B. les "0" identifient les items présents dans 5 des 7 différents rapports

	C.B.	Alb.	Sask. N.E. I.P.E.	Man.	Ont.	Qué.	N.B.
3. Conducteurs							
① numéro du véhicule	x	x	x	x	x	x	x
② numéro du permis de conduire	x	x	x	x	x	x	x
3 classe du permis de conduire	x	x	x	---	x	---	---
④ province émettrice	x	x	x	x	x	x	x
⑤ sexe	x	x	x	x	x	x	x
⑥ expérience de conduite	---	x	x	x	x	x	x
⑦ date de naissance	x	x	x	x	x	x	x
8 permis est-il valide?	x	---	x	x	x	---	---
9 date d'expiration du permis	x	---	---	x	---	---	x
⑩ nom et prénoms	x	x	x	x	x	x	x
⑪ adresse	x	x	x	x	x	x	x
⑫ no de téléphone	x	x	x	x	x	x	---
13 code postal	---	x	x	---	x	x	---
14 âge	---	---	---	---	---	---	x
15 no d'assurance sociale	---	---	---	---	---	x	---
16 emploi (ou adresse au travail)	x	x	---	---	---	x	---
17 permis: conditionnel?	---	---	---	---	x	---	---
18 entraînement à la conduite:?	---	x	---	---	---	---	---
4. Pour chaque personne							
① no du véhicule occupé	x	x	x	---	x	x	x
② place occupée dans le véhicule	x	x	x	x	x	x	---
③ éjection?	x	x	x	x	x	---	---
④ âge	x	x	x	x	x	---	x
⑤ code de blessure (type) (état de la victime) (killed or hurt)	---	x	x	x	x	x	x
⑥ sexe	x	x	x	x	x	x	x
⑦ équipement de sécurité utilisé (ceinture)	x	x	x	x	x	x	x
⑧ nom et adresse	x	x	x	x	x	x	x
9 date de naissance	---	---	---	---	---	x	---
10 no d'assurance maladie	---	---	---	---	---	x	---
11 no de téléphone	---	---	---	---	x	x	---
12 traité(e) pour ses blessures	---	x	---	---	---	---	---
13 état de conscience	x	---	---	---	---	---	---
14 type de blessure	x	---	---	x	---	---	x
15 localisation de la blessure la plus grave	x	---	---	x	---	---	---

	C.B.	Alb.	Sask. N.E. I.P.E.	Man.	Ont.	Qué.	N.B.
5. Véhicules							
1 no de série	---	x	---	x	---	---	---
② no de la plaque d'immatriculation (année)	x	x	x	x	---	x	---
3 no d'enregistrement (année)	---	---	---	---	x	---	x
4 l'enregistrement est-il valide?	---	---	x	---	---	---	---
⑤ province émettrice (ou état)	x	x	x	x	x	x	x
⑥ marque	x	x	x	x	x	x	x
7 modèle	x	---	x	x	---	---	---
⑧ année	x	x	x	x	x	x	x
⑨ couleur	x	x	x	x	x	x	---
10 type de carosserie	x	---	---	---	x	---	---
11 masse brute	---	x	---	---	---	---	x
⑫ nombre d'occupants	---	x	x	x	x	x	---
13 vitesse estimée	---	---	x	x	---	---	---
⑭ coûts estimés des réparations	x	x	x	x	x	x	x
15 millage inscrit au compteur	---	x	---	---	---	---	---
⑯ direction de la destination (avant l'impact)	x	x	x	---	x	x	x
17 véhicule volé	---	---	---	---	---	---	x
18 remorquage: type	---	---	---	---	x	---	x
19 remorquage: nom-adresse du garage	x	---	---	---	x	---	x
⑳ type de véhicule	x	x	x	---	x	---	x
6. Propriétaire de chaque véhicule							
① nom, prénoms	x	x	x	x	x	x	x
② adresse	x	x	x	x	x	x	x
3 code postal	---	x	x	---	---	x	---
4 date de naissance	---	---	---	---	---	x	---
5 no d'assurance sociale	---	---	---	---	---	x	---
6 téléphone	---	---	---	x	x	x	---

	C.B.	Alb.	Sask. N.E. I.P.E.	Man.	Ont.	Qué.	N.B.
7. Assurance pour chaque véhicule							
1 assuré?	x	x	---	x	x	---	---
2 nom et adresse de l'agent	---	---	x	---	---	---	x
③ compagnie: nom et adresse	x	x	x	x	x	x	x
④ no de police	x	x	x	x	x	x	x
⑤ date d'expiration	---	x	x	x	---	x	x
6 couverture d'assurance	---	---	---	---	---	---	x
8. Informations supplémentaires							
1 noms et adresses témoins	---	x	x	---	x	---	---
② description de l'accident (ou commentaires)	x	x	x	x	x	x	x
3 commentaires sur la responsabilité	---	---	x	x	---	x	---
4 diagramme de l'accident (croquis)	---	x	x	---	x	x	---
5 dommage à autre propriété							
a) type	x	x	---	---	x	x	---
b) description	x	---	---	---	x	x	---
c) propriétaire	---	---	---	---	x	x	---
d) montant approximatif	---	x	---	---	x	x	---
e) adresse et no tél.	---	---	---	---	---	x	---
6 véhicules déplacés ou non	---	---	---	---	---	x	---
7 équipement d'urgence sur place	---	---	---	---	x	---	---
8 demandé par	---	---	---	---	x	---	---
9 services fournis	---	---	---	---	x	---	---
⑩ délit de fuite	x	---	x	x	x	x	---
11 alcootest	---	---	---	---	x	---	---
12 nom de l'école (si l'enfant est d'âge scolaire)	---	---	---	---	x	---	---
9. Conditions de l'accident							
1 Visibilité	---	---	---	---	x	x	---
② Eclairage (light condition)	x	x	x	x	x	x	x
③ Temps (weather condition)	x	x	x	x	x	x	x
④ Nature de la chaussée (road surface type) (asphalte-béton)	x	x	x	x	x	x	x
⑤ Etat de la chaussée (unusual road condition) (road condition) (trou, construction)	---	x	x	x	x	x	x

	C.B.	Alb.	Sask. N.E. I.P.E.	Man.	Ont.	Qué.	N.B.
⑥ État de la surface (road surface condition) (mouillée)	x	x	x	x	x	x	x
⑦ Alignement de la route (aspect de la chaussée) (road alignment)	x	x	x	x	x	x	---
⑧ Signalisation (traffic control)	x	x	x	x	x	x	---
9 Condition de la signalisation	---	x	x	---	x	---	---
⑩ Localisation (special facility)(road character) (tunnel, stationnement, chaussée, trottoir)	x	x	x	x	x	x	---
⑪ Type de véhicule (vehicle identification)	x	x	x	x	x	x	x
12 Remorques (towed vehicles)	---	x	x	x	---	---	---
13 Signes sur la chaussée (Road pavement markings)	---	---	---	---	x	---	---
14 Eclairage de la rue (street lighting)	---	x	---	---	---	---	---
⑮ Mouvement du véhicule avant l'impact	x	x	x	x	x	x	x
⑯ Séquence des événements	x	x	x	x	---	x	---
17 Présence de matières dangereuses (hazardous loads)	---	x	x	x	---	---	---
⑱ Catégorie de route (road type) (nbre de voies, voies d'accès et de sortie)	x	x	---	x	x	x	x
19 Type d'impact initial	---	x	---	x	x	---	---
20 Classe d'accident (type of incident collision)	x	---	---	---	---	---	x
ⓐ collision avec objet en mouvement	x	x	x	x	x	x	x
ⓑ collision avec objet fixe	x	x	x	x	x	x	x
ⓒ pas de collision	x	x	x	x	x	x	x
21 Cause principale de l'accident	---	x	---	---	---	---	---

	C.B.	Alb.	Sask. N.E. I.P.E.	Man.	Ont.	Qué.	N.B.
22 Facteurs majeurs							
a) condition du conducteur	x	x	x	x	x	x	x
b) action du conducteur	x	x	x	x	x	x	x
c) liés au véhicule	x	x	x	x	x	x	x
d) liés à l'environnement	x	x	x	x	---	---	x
e) action du piéton	x	x	x	x	x	x	x
f) condition du piéton		---	---	---	x	x	---
23 Etudes spéciales	x	x	x	---	---	---	---
24 Type de pneus	---	---	---	---	---	x	---

ANNEXE 2

LISTE DES PERSONNES CONSULTÉES LORS DE L'ENQUÊTE

LISTE DES PERSONNES[1] CONSULTÉES LORS DE L'ENQUÊTE

COLOMBIE BRITANNIQUE

Ministry of Transportation & Highways

- Motor Vehicle Branch

  G.W. (Bill) Coldicutt
  Special Programs
  Assistant Supervisor
  Driver Examination Section

- Motor Vehicle Department

  Mrs. June Byers
  Manager
  Driver License Division

  Stephen D. Green
  Office Manager
  Driver Records Section

  Janice Schmidt
  Research Officer
  Driver License Division

ALBERTA

Alberta Education

U.J. (Joe) Pallas
Learning Resources Officer
Practical Arts

Alberta Transportation

- Transportation Safety Branch

  R.G. Crothers
  Manager, Vehicle Operator Education

  G.R. (George), Harker
  Assistant Driector/Operator Improvement

  Elizabeth Krasnic & Jill Mercer
  Research Assistants

---

1 Les noms sont classés par provinces, par organismes et par ordre alphabétique

SASKATCHEWAN

Department of Education

Gordon D. McGregor

Education Consultant

Highway Traffic Board

Deba Anderson
Research Engineer

Glen Samuelson
Chief Driver Examiner

Carl Shiels
Executive Director

Traffic Safety - Engineering Branch

Clayton Hack
Research Officer

MANITOBA

Department of Highways & Transportation

- Motor Vehicle Branch

Donald R. Carlson
Chief of Driver Education

Maureen L. Grant
Research Analyst

J.L. Hull
Supervisor of Commercial Driving Schools and Instructors

- Department of Highway Safety Division

W.E. Kurz
Chief Driver Examiner

ONTARIO

Ministry of Transportation and Communications

Ed. Blake
Administrator
Transportation Safety

Linda V. Clifford
Research Officer
Human Factors Section

H. Cooper
Manager
Safety Co-ordination and Development Office

Tony T.S. Ma
Project Leader
Driver Systems Office
Computer Systems Branch

R. (Dick) Mackie
Manager
Driver Licensing & Control Office

Chester Orlowski
Safety Coordination and development office

Ministry of Education

Keith Waites
Senior and Continuing Education Branch

Ontario Safety League

Edward L. Moore
Manager, Traffic Safety Department

QUEBEC

Régie de l'assurance automobile du Québec

- Direction de la sécurité routière

  Georges Lalande
  directeur

- Service de l'éducation routière

  Donald Brisson
  directeur

  Francine Fanchini
  Agent de bureau principal

  Jean-Yves Lord

  Spécialiste en Sciences de l'éducation

- Évaluation des conducteurs

  Georges Labrosse
  Responsable de l'évaluation des conducteurs, Montréal

Ministère de l'éducation

André Lamontagne
Responsable du programme de cours "conduite et entretien d'un véhicule de promenade"
Services éducatifs
Direction générale des réseaux

Association des moniteurs et instructeurs en conduite automobile (AMICA)

Claude Landry
Président

Association des propriétaires d'écoles de conduite (APECQ)

Julien Laplante
Président
École de conduite Fairview

NOUVEAU-BRUNSWICK

Department of Transportation

Harry H.D. Cochrane
Deputy Minister
Motor Vehicle Administration and Public Safety Co-ordination

Claude R. Cyr
Supervisor
Highway Safety & Driver Qualifications
Motor Vehicle Division

H.W. Kirk
Supervisor
Driver Records Section
Motor Vehicle Branch

Department of Education

K.M. Floyd
Industrial Education Consultant
Program Development and Implementation Branch

New Brunswick Safety Council Inc.

Gladys E. Beattie
President & General Manager

NOUVELLE-ÉCOSSE

Department of Transportation

Registry of Motor Vehicles
Highway Safety and Field Programmes Division

C.F. Miller
Senior Safety Education Officer

Stewart Tarr
Supervisor, Driver Records

M.A. Wagstaff
Provincial Coordinator

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD

Highway Safety Division

J. Ivan Gallant
Office Manager

David P. Knowles
Senior Safety Officer

Department of Education

William A. (Bill) Bartlett
Consultant, Driver Education

TERRE-NEUVE (entrevue téléphonique)

Newfoundland Safety council

Raymond O'Neill
President.

ANNEXE 3

RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS

RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS

Le tableau 8 présente les noms des personnes-clés pour obtenir de l'information dans les domaines de l'enseignement de la conduite automobile et des permis de conduire. Nous avons classé ces noms par province et par responsabilité; il est ainsi facile d'identifier, par exemple, tous les responsables provinciaux des programmes scolaires. Ces personnes n'ont cependant pas toutes été rencontrées lors de notre enquête; et plusieurs autres nous ont fourni de précieux renseignements. Pour avoir la liste des personnes consultées il faut consulter l'Annexe 2.

Les catégories retenues pour le présent tableau sont les suivantes:

1- personnes responsables de l'émission des permis d'opération aux écoles commerciales

2- personnes responsables des programmes scolaires de conduite automobile

3- associations de propriétaires d'écoles de conduite

4- associations d'instructeurs

5- personnes responsables du traitement des données pour le permis de conduire

Précisons que ces noms ont été recueillis lors de notre enquête en mars/avril 83; il se peut que des changements se soient produits depuis. Nous avons fait une exception pour le Québec en indiquant les personnes qui sont actuellement en poste (déc. 83).

TABLEAU 8

RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS

	C.B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qué.	N.-B.	N.-E.	I.P.-E.	T.-N.
- RESP. DE L'ÉMISSION DES PERMIS AUX ECOLES COMMERCIALES	Bill Coldicutt, Assistant Supervisor Motor Vehicle Branch, Min. of Transportation & Highways	R.G. Crothers, Manager, Vehicle Operator Education, Transportation Safety Branch, Alberta Transportation	Carl Shiels, Executive Director Highway Traffic Board	J.L. Hull, Supervisor of commercial driving schools & instructors, Motor Vehicle Branch, Dpt. Highways & Transportation	----	Bernard Lefrançois, Chef de service, Accréditation et vérification mécanique RAAQ	----	C.F. Miller, Senior Safety Education Officer, Registry of Motor Vehicles, Dpt of Transportation	David P. Knowles, Senior Safety Officer Highway Safety Division	----
- RESP. DES PROGRAMMES SCOLAIRES DE CONDUITE AUTOMOBILE	----	J.D. Harder, Associate director, Industrial Education - Education, Edmonton	Gordon D. Mc Gregor, Education consultant Saskatchewan Education	Don R. Carlson, Chief of Driver Education, Motor Vehicle Branch, Dpt of Highways & Transportation	Ed. Blake, Administrator, Transportation Safety, Min. of Transportation & Communications	----	K.M. Floyd, Industrial Education Consultant, Dpt. Education	C.F. Miller (Idem)	William Bartlett, Driver Education Consultant Dpt. Education	----
- ASSOCIATIONS DE PROPRIETAIRES D'ECOLES DE CONDUITE	Associated Driving Schools of B.C. c/oMr.R.Dickson Broadway Driving School 10 E. Broadway Vancouver, B.C. V5T 1V6	----	----	Professional Driver Training Association of Canada c/o T. Germano, Pres. 204-246 Toronto St. Winnipeg	Driving Schools Association of Ontario 1778 Weston Rd Weston, Ontario M9N 1V8	Association des propriétaires d'école de conduite du Québec a/s Ghyslain Gagnon. Prés. Cartier Enr. Roubec Auto Ecole 47 Amyot, Riv. du Loup G5R 3E8	----	----	----	NFLD Safety Council c/o Raymond O'Neil, Pres.
- ASSOCIATIONS DE MONITEURS/INSTRUCTEURS	----	Alberta Professional Driver Educators Association - Agnes L. Orr, Pres. Calgary	Saskatchewan Driver Educators Association, c/o Irene Connaughty, Box 32 Sedley, Saskatchewan	----	----	Association des moniteurs et instructeurs en conduite automobile a/s Michelle Miron, Prés. 527 boul. des Laurentides, Pont Viau, Laval H7V 2V3	N.B. Federation of Driver Education Teachers N.B.T.F. College Hill Fredericton, N.B.	----		
- RESPONSABLE DU TRAITEMENT DES DONNEES POUR LES PERMIS DE CONDUIRE	Stephen D.Green Office Manager, Motor Vehicle Department Min. of Transportation & Highways	Joe Farmer, Manager, Licence Administration, Motor Vehicles Division, Edmonton	Chet Niemczyk, Driver Licencing Department Sask. Government Insurance	W.E. Kurz, Chief Driver Examiner Dpt of Highway Safety Division	R. MacKie, Manager, Driver Licensing & Control Office. Min of Transportation & Communications	Jacques Dallaire, Dir. Actuariat Recherche & Statistique RAAQ	H.W. Kirk, Supervisor, Driver Records Section, Motor Vehicle Branch Dpt of Transportation	Stewart Tarr, Supervisor, Driver Records Dpt of Transportation	Lorne Gaudet, Operations Manager, Computer Services Division	Michel Haire, Registrar Motor Vehicles

ANNEXE 4

LETTRE ENVOYÉE AUX
MINISTÈRES PROVINCIAUX DES TRANSPORTS

CENTRE DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS

UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

JEAN-MARC ROUSSEAU, DIRECTEUR

July 16, 1982

Cher Monsieur /Chère Madame,

Our research group in road safety will conduct a survey on driver's education in Canada. We would appreciate it if you could answer simple and preliminary questions on the form attached.

If you need any additional information, please do not hesitate to call.

We appreciate your kind cooperation.

Yours truly,

Claire Laberge-Nadeau

CLN/mac

encl.

Claire Laberge-Nadeau, M.D.
M.A.H., M.Sc., C.S.P.Q.
Professeur agrégé
Département de médecine
sociale et préventive
Faculté de médecine
Université de Montréal
Professeur affilié au C.R.T.

CASE POSTALE 6128, SUCCURSALE A,
MONTRÉAL, QUÉBEC, H3C 3J7
TÉL.: (514) 343-7575

CENTRE DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS

UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

JEAN-MARC ROUSSEAU, DIRECTEUR

QUESTIONNAIRE

(5 questions)

Filled by:

Name _____

Title _____

Organism _____

Address _____

_____ Postal code : _____

Telephone ( ) _____

Q1. Specify name, address and telephone number of the person, if not, the organism or the Department who, for your Province, is responsible of the following functions :

1. Deliver vehicle driving teaching permit to driving schools ;
   Not applicable ☐

2. High school or college level vehicle driving teaching programs ;
   Not applicable ☐

. . . /

CASE POSTALE 6128, SUCCURSALE A,
MONTRÉAL, QUÉBEC, H3C 3J7
TÉL. (514) 343-7575 TÉLEX 05-24146

Q2. Specify name, address and telephone number of driving schools associations and of driving courses monitors association in your Province ;
Not applicable - driving schools ☐
- monitors ☐

Q3. Specify name, address and telephone number of the person, if not, the organism or the Department who, for your Province, is responsible for driver's licence data processing.

Q4. If you have printed materials on laws and regulations regarding driver's permit and driving courses, please send them to us under separate cover.

. . . /

Q5. What characteristics are required to obtain driver's licence in your Province? *Please answer for each type of vehicle by circling the right answer or according to the instructions.*

Example : If answer is "yes" : (YES) / NO

	CHARACTERISTICS	VEHICLES				
		Passenger automobile	Trucks	Buses	Motorcycles	Mopeds
AGE	Minimum age to obtain driver's licence *(indicate age)*					
INST. PERMIT	Instruction permit required during training period?	YES / NO	YES / NO	YES / NO	YES / NO	YES / NO
TESTS	Tests to go through to obtain driver's licence :					
	- vision	YES / NO	YES / NO	YES / NO	YES / NO	YES / NO
	- knowledge and signs	YES / NO	YES / NO	YES / NO	YES / NO	YES / NO
	- road	YES / NO	YES / NO	YES / NO	YES / NO	YES / NO
	- others *(specify)*					

. . . /

	CHARACTERISTICS	VEHICLES				
		Passenger automobile	Trucks	Buses	Motorcycles	Mopeds
TRAINING	Commercial driving courses[1] : - Taught in their own schools	YES NO	YES NO	YES NO	YES NO	YES NO
	- Taught in high school	YES NO	YES NO	YES NO	YES NO	YES NO
	- Taught in college	YES NO	YES NO	YES NO	YES NO	YES NO
	- Others (specify)					
	Public driving courses[2] : - Taught in high school	YES NO	YES NO	YES NO	YES NO	YES NO
	- Taught in college	YES NO	YES NO	YES NO	YES NO	YES NO
	- Others (specify)					
	Parents, friends or other guidance training	YES NO	YES NO	YES NO	YES NO	YES NO
	Other types of training (specify)					

[1] Commercial driving courses : courses taught by private driving school and for which student have to pay the entire fees.

[2] Public driving courses : courses taught by either private driving school or else and for which fees are paid in part or in totality by government.

ANNEXE 5

INFORMATIONS À RECUEILLIR LORS DES ENTREVUES AUPRÈS DES GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX

INFORMATION TO GATHER

Legal aspect:

- Laws
  - . concerning driver training and driver education
  - . concerning teachers
  - . concerning driver licensure
- Code
  - . main disposition
  - . year of passation

Driver license:

- Minimal age
- Total number of emissions
- Number of emissions per year
- Prerequisite to the obtention
  - . practical examination
  - . theoretical examination
  - . others
- Obtention process
  - . number of examinators
  - . training of examinators
- Information available on the permit itself

Organizational aspects:

- Who is responsible for licence delivery
- Who is responsible for driver education or driver training
  - . control
  - . help
- Budgets

Private driving schools:

- Governmental controls
  - . how is it done
  - . by whom
- Pupils
  - . number of pupils per year
  - . number of pupils by age categories
  - . cost by pupil
- Owners
  - . is there an association
  - . what are its goals
  - . number of members
  - . activities
  - . years of activity
- Teachers
  - . their number
  - . is there an association
  - . number of members
  - . activities
  - . year of activity
  - . their formation - conditions
    - level of program
    - evaluation
- Schools
  - . their number
  - . location

Programs:

- Number of theoretical lessons
- Number of practical lessons
- Safety contents
- Main themes
- Both public and private
- Suspension and control

Driver Education, public:

- Who is responsible
- Costs of the program
- Number of schools involved
- Number of pupils
- Academic year
- Teachers
  . number
  . formation
- Years of implementation
- Suspension
  . who does it
  . how

Data — Manual data bank or computerized

- Drivers licence
  . number
  . age of drivers
  . experience
  . type of training
- Cars
  . number of cars
  . type of vehicles

- Accidents
  . years available
  . collection of data
  . nature of data
  . link with the license

- Violations
  . years available
  . collection of data
  . nature of data
  . link with the license

If not available for the province, where it could be found

Possibility to use the banks

ANNEXE 6

QUESTIONNAIRE ADRESSÉ AUX PROPRIÉTAIRES D'ÉCOLES DE CONDUITE DU QUÉBEC

L'Association des Propriétaires d'Ecoles de Conduite du Québec

Le 7 novembre 1982

A tous les proprietaires
d'Ecoles de Conduite de
la Province de Québec

Chers membres,

L'A.P.E.C.Q. collabore depuis quelques temps avec le centre de Recherche sur les transports de l'Université de Montréal. Ce centre de recherche a parmi ses buts d'établir des statistiques sur les blessés de la route au Québec et au Canada.

L'A.P.E.C.Q. encourage fortement chaque proprietaire à remplir et retourner ce questionnaire le plus rapidement possible au centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal. Le résultat de ce questionnaire aura un impact certain sur la "vie" et la "survie" des écoles de conduite du Québec.

Les résultats de ce questionnaire seront traités confidentiellement.

En espérant votre collaboration

Julien Laplante

JULIEN LAPLANTE
Président

CENTRE DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS

UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

JEAN-MARC ROUSSEAU, DIRECTEUR

Madame, Monsieur,

Notre groupe de recherche sur la sécurité routière, affilié au Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal, mène présentement une recherche importante sur l'enseignement de la conduite automobile au Canada. Cette recherche est subventionnée par Santé et Bien-être social Canada.

Nous faisons appel à votre expérience et sollicitons votre collaboration pour répondre au questionnaire ci-inclus qui a été conçu de façon à ce que vous puissiez y répondre rapidement. Toutes les informations seront traitées confidentiellement; les résultats seront groupés et publiés sous forme statistique de façon anonyme.

Nous apprécierions que vous nous retourniez ce questionnaire complété LE PLUS TÔT POSSIBLE.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments distingués.

C. Laberge-Nadeau

CLN/mac

p.j.

Claire Laberge-Nadeau, M.D.
M.A.H., M.Sc., C.S.P.Q.
Professeur agrégé, Département de médecine sociale et préventive, Faculté de Médecine, Université de Montréal
Professeur affiliée au Centre de recherche sur les transports

CASE POSTALE 6128, SUCCURSALE A,
MONTRÉAL, QUÉBEC, H3C 3J7
TÉL. (514) 343-7575 TÉLEX 05-24146

ENQUÊTE AUPRÈS DES PROPRIÉTAIRES D'ÉCOLES DE CONDUITE

IDENTIFICATION:

NOTES:

A. Sauf avis contraire, toutes les questions se rapportent au programme 30-8-10 (Programme du cours de formation personnelle de base en conduite automobile, publié par la Régie de l'Assurance Automobile du Québec (RAAQ), édition de mai 1978.)

B. Chaque questionnaire se rapporte à UNE SEULE école de conduite, celle dont le nom apparait plus haut.

C. Veuillez retourner ce questionnaire complété, dans l'enveloppe pré-adressée ci-jointe, LE PLUS TOT POSSIBLE.

Ne rien écrire dans cet espace

1. Depuis combien d'années êtes vous propriétaire d'une école de conduite?

   Nombre d'années : _____ ⌊_⌋⌊_⌋

2. Combien d'élèves se sont inscrits dans cette école (incluant les extensions) pour la période du 1er janvier au 31 décembre 1981? Cochez la case vis-à-vis l'interval dans lequel ce nombre est inclu.

a) moins de 200	☐	f) entre 1801 et 2200	☐	
b) entre 200 et 600	☐	g) entre 2201 et 3000	☐	
c) entre 601 et 1000	☐	h) entre 3001 et 4000	☐	
d) entre 1001 et 1400	☐	i) entre 4001 et 5000	☐	
e) entre 1401 et 1800	☐	j) plus de 5000	☐	⌊_⌋

Ne rien écrire dans cet espace

3. Pour l'année 1981, indiquez quel pourcentage de vos élèves se retrouvent dans ces groupes d'âge.

   a) 16 ou 17 ans : ____% ⌊__⌋

   b) de 18 à 20 ans : ____% ⌊__⌋

   c) de 21 à 24 ans : ____% ⌊__⌋

   d) de 25 à 35 ans : ____% ⌊__⌋

4. Quel pourcentage d'élèves a échoué :

   a) à l'examen théorique de l'école ? ____% ⌊__⌋

   b) à l'évaluation pratique de l'école ? ____% ⌊__⌋

5. Classez les saisons en ordre croissant selon le nombre d'inscriptions que vous enregistrez pour chacune d'elles, (1 représente la saison pendant laquelle les inscriptions sont le plus nombreuses, 4 représente la saison pendant laquelle les inscriptions sont le moins nombreuses)

   a) printemps : ____ ⌊__⌋

   b) été : ____ ⌊__⌋

   c) automne : ____ ⌊__⌋

   d) hiver : ____ ⌊__⌋

6. a) Avez-vous un moyen de savoir le taux de réussite de vos élèves aux examens du B.V.A. ?

   NON ☐ ⌊__⌋

   OUI ☐ ⟶ En quelle année ? _____ ⌊__⌋

   b) Accepteriez-vous de nous faire part de vos résultats sur ce taux de réussite ?

   NON ☐

   OUI ☐ ⌊__⌋

Ne rien écrire dans cet espace

7. Au 31 décembre 1981, combien de MONITEURS (personne qui donne les leçons pratiques, incluant vous-même si tel est le cas) enseignaient dans cette école ?

   a) sur une base régulière ? _____ ⌊__⌋

   b) d'une façon occasionnelle ? _____ ⌊__⌋

8. Au 31 décembre 1981, combien d'INSTRUCTEURS (personne qui donne les leçons théoriques, incluant vous-même si tel est le cas) enseignaient dans cette école ?

   a) sur une base régulière ? _____ ⌊__⌋

   b) d'une façon occasionnelle ? _____ ⌊__⌋

9. Au 31 décembre 1981, combien de personnes (incluant vous-même si tel est le cas) occupaient à la fois les fonctions de moniteur et d'instructeur pour cette école ?

   a) d'une façon régulière (pour les deux fonctions) ? _____ ⌊__⌋

   b) d'une façon occasionnelle (pour les deux fonctions) ? _____ ⌊__⌋

   c) moniteur d'une façon occasionnelle et instructeur d'une façon régulière ? _____ ⌊__⌋

   d) moniteur d'une façon régulière et instructeur d'une façon occasionnelle ? _____ ⌊__⌋

10. Au 31 décembre 1981, de combien de voitures cette école disposait-elle ?

   a) transmission automatique ? _____ ⌊__⌋

   b) transmission manuelle ? _____ ⌊__⌋

Ne rien écrire dans cet espace

11. Voici la liste des films recommandés par la RAAQ dans le Programme de formation personnelle de base en conduite automobile, édition de mai 1978. Pour chacun d'eux, indiquer si cette école le possédait et s'il était visionné par les élèves, au 31 décembre 1981.

	POSSÉDÉ		VISIONNÉ			
	oui	non	oui	non		
Contrastes - No 7395-F1-6.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
Signalisation symbolique No 7663-U.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
Le dérapage - No 1489-F1-6.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
L'hiver - No 1387-F1-6.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
Que faire pour éviter la collision frontale? O.F.Q.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
On ne peut s'arrêter pile.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
Que faire quand les freins manquent? - No 1490-F16.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
Vision - No 7394-F16	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
Conduire sur l'autoroute c'est différent.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
Autoroute - O.F.Q. No 1320.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
A qui la faute? C.C.P.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
Autopsie d'un accident No 6515-E.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
Secourir c'est... O.N.F.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
Etes-vous sur le qui-vive? No 4-6628 O.F.Q.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
Dead on the level CN-CP.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
Avec ou sans crampons O.F.Q....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
Organes de roulement O.F.Q.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋
Roues et pneus O.F.Q.....	☐	☐	☐	☐	⌊_⌋	⌊_⌋

12. Dans cette école, utilisez-vous d'autres supports audio-visuels (diaporamas, films ...)?

NON

OUI ——> Détaillez : _____ ⌊_⌋

_____

_____

_____

Ne rien écrire dans cet espace

13. Dans cette école, utilisez-vous un ou des appareils de simulation de la conduite automobile ?

NON ☐

OUI ☐ ——> Détaillez : _____ ⌊_⌋

_____

_____

_____

14. Durant la période du 1er juillet 1981 au 30 juin 1982, combien d'extensions ont été accordées pour cette école ?

Nombre d'extensions entre le 1er juillet 1981 et le 30 juin 1982 : _____ ⌊_⌋

15. Pour quelles localités ces extensions étaient-elles valides ?

a) extension #1 _____

b) extension #2 _____

c) extension #3 _____

d) extension #4 _____

e) extension #5 _____

Si plus de 5, cochez ☐ et continuez à l'endos.

16. Combien d'élèves ont suivi le cours dans ces extensions ?

a) extension #1 _____ ⌊_⌋

b) extension #2 _____ ⌊_⌋

c) extension #3 _____ ⌊_⌋

d) extension #4 _____ ⌊_⌋

e) extension #5 _____ ⌊_⌋

Si plus de 5, cochez ☐ et continuez à l'endos.

Ne rien écrire dans cet espace

17. Pour la période du 1er janvier au 31 décembre 1981, avez-vous eu des extensions valides pour des locaux situés dans des écoles secondaires ou dans des CEGEP ?

NON ☐

OUI ☐ ——> Quelle(s) école(s)? _____ ⌊_⌋

_____

_____

_____

_____

18. Pour chaque école secondaire, indiquez si les leçons se donnaient pendant les heures normales de cours ou après les heures de cours.

	Pendant les heures de cours	Après les heures de cours	
a) Ecole #1 :	☐	☐	⌊_⌋
b) Ecole #2 :	☐	☐	⌊_⌋
c) Ecole #3 :	☐	☐	⌊_⌋
d) Ecole #4 :	☐	☐	⌊_⌋
e) Ecole #5 :	☐	☐	⌊_⌋

19. Cette école offre-t-elle d'autres programmes que le programme 30-8-10 de la RAAQ ?

NON ☐

OUI ☐ ——> Détaillez: _____ ⌊_⌋

_____

_____

_____

_____

Ne rien écrire dans cet espace

20. Pour les leçons théoriques, quel est le nombre minimal et quel est le nombre maximal d'élèves par groupe ? Cochez dans chaque colonne, la case appropriée. (une SEULE REPONSE par colonne.)

a) Nombre minimal

- de 1 à 10 ☐
- de 11 à 20 ☐
- de 21 à 30 ☐
- de 31 à 40 ☐
- de 41 à 50 ☐
- 51 et plus ☐

b) Nombre maximal

- de 1 à 10 ☐
- de 11 à 20 ☐
- de 21 à 30 ☐
- de 31 à 40 ☐
- de 41 à 50 ☐
- de 51 à 60 ☐
- 61 et plus ☐

21. Cette école offre-t-elle exactement les mêmes leçons théoriques et pratiques dans les extensions et au siège social ?

a) Leçons théoriques : les mêmes ☐
différentes ☐ ⟶ Détaillez :

_____

_____

_____

_____

_____

b) Leçons pratiques : les mêmes ☐
différentes ☐ ⟶ Détaillez :

_____

_____

_____

_____

_____

Ne rien écrire dans ces espaces

22. Pour les leçons pratiques, les rues où les élèves conduisent sont-elles déterminées ?

Non, jamais ☐

Oui, toujours ☐

Oui pour quelques leçons ☐ ⟶ Lesquelles ? ⌊_⌋

_____

_____

_____

23. Sur les huit heures qu'un élève passe normalement au volant (transmission automatique), lors des leçons pratiques, approximativement combien d'heures conduit-il ?

a) dans un stationnement ? _____ ⌊_⌋

b) sur des rues tranquilles ? _____ ⌊_⌋

c) sur des rues à circulation dense ? _____ ⌊_⌋

d) sur des autoroutes (incluant les voies rapides dans les grandes villes) ? _____ ⌊_⌋

e) sur des routes régionales ? _____ ⌊_⌋

f) en conduite de nuit ? _____ ⌊_⌋

24. Pour cette école, existe-t-il un ordre standard dans lequel les leçons pratiques doivent alterner avec les leçons théoriques ?

NON, jamais ☐

OUI, si c'est possible de s'ajuster avec l'horaire de l'élève ☐ ⟶ Quel est l'ordre idéal ? ⌊_⌋

_____

_____

_____

_____

Ne rien écrire dans cet espace

25. Pour cette école, avez-vous modifié le programme cadre de la RAAQ pour le rendre plus détaillé ou plus adapté ?

NON ☐

OUI ☐ ⟶ Détaillez : _____ ⌊_⌋

_____

_____

_____

26. Pouvez-vous joindre une copie des questionnaires d'évaluation auxquels les élèves de cette école sont soumis pendant et à la fin du cours ?

Copies jointes ☐

Copies non jointes ☐ ⌊_⌋

27. Pour cette école, au 31 décembre 1981, quel était le prix normal d'un cours de 30 heures théoriques et

a) 8 heures pratiques/automatique _____$ ⌊_._._⌋

b) 10 heures pratiques/manuelle _____$ ⌊_._._⌋

28. Les prix des cours donnés dans les extensions sont-ils différents des prix des cours au siège social ?

NON ☐

OUI ☐ ⟶ Détaillez : _____ ⌊_⌋

_____

Ne rien écrire dans cet espace

29. Etes-vous liés à une Commission scolaire régionale ou à une école secondaire d'une façon telle que cette école secondaire dispense les leçons THEORIQUES et que les moniteurs de l'école de conduite se chargent des leçons PRATIQUES ?

NON ☐

OUI ☐ ⟶ Avec quelle(s) école(s) ? _____ ⌴

_____

_____

_____

_____

_____

30. Si vous avez répondu OUI à la question 29 combien d'élèves étaient impliqués dans de tels arrangements pour la période du 1er juillet 1981 au 30 juin 1982 ?

Nombre d'élèves _____ ⌴⌴⌴⌴

31. Quel est selon vous le principal point fort de même que la principale faiblesse du programme 30-8-10 développé par la RAAQ ?

a) Principal point fort : _____

_____

_____

b) Principale faiblesse : _____

_____

_____

Ne rien écrire dans cet espace

32. Pour cette école, avez-vous développé des moyens pour contrer cette faiblesse ? Si oui, lesquels ?

_____

_____

_____

_____

_____

33. Le programme de la RAAQ ne fait aucune mention des différents aspects de la sécurité routière; cette école a-t-elle développé des moyens de rendre ses élèves plus conscients de cet aspect de la conduite automobile ?
Si oui, lesquels ?

a) Dans les leçons théoriques : _____

_____

_____

_____

b) Dans les leçons pratiques : _____

_____

_____

_____

34. Quels seraient, selon vous, les moyens à prendre pour faciliter le travail des écoles de conduite et pour améliorer la sécurité sur les routes du Québec ?

_____

_____

_____

_____

_____

(Continuer au verso si nécessaire)

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTÉS

SOURCES GÉNÉRALES

American Automobile Association, Sportsmanlike Driving, McGraw-Hill, 1965.

American Driver and Traffic Safety Education Association, Checklist for Quality Programs in Driver Education, Washington, 1980.

Annuaire du Canada 1980-81.

ASHER, J. William (1968), "Do driver training courses produce better drivers? An alternative hypothesis". Traffic Safety Research Review, 12 (1), pp. 2-6.

L'Association canadienne des automobilistes, Bien apprendre pour bien conduire, Ottawa, 1979.

L'Association canadienne des automobilistes, Le civisme au volant, McGraw Hill, 1967.

BARTLETT, William A., "Programme d'études de la conduite automobile - Établissement des objectifs de comportement". Communication présentée au Congrès annuel de sécurité du Conseil canadien de la sécurité, Moncton.

Bureau d'assurance du Canada. Les assurances I.A.R.D. au Canada, 10e édition, 1983, 58 p.

Canadian Automobile Association, How to Drive, Ottawa, 1979.

COLEMAN, T. William (1975). The Driver Education Evaluation Program (DEEP) Study. A Report to the Congress. Washington, U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, 101 p.

Conférence canadienne d'administrateurs en transport motorisé. Guide canadien d'information sur les permis de conduire, juillet 1980, 117 p.

CONGER, J.J., MILLER, W.C. and RAINEY, R.V. (1966). "Effects of driver education: The role of motivation, intelligence, social class and exposure". Traffic Safety Research Review, 10 (3), pp. 67-71.

Statistique Canada, Estimation de la population par division de recensement, pour 1978.

FERDUN, G.S., PECK, R.C. and COPPIN, R.S. (1967). "The teenaged driver" Highway Research Record, (163), pp. 31-53.

GILLCASH, Wayne (1977), The Effectiveness of Driver Education Courses in Selected New Brunswick High Schools. Master Thesis, University of Moncton.

HARRINGTON, D.M. (1972). "The young driver follow-up study: An evaluation of the role of human factors in the first four years of driving". Accident Analysis and Prevention, (3), pp. 191-240.

JONES, M.H. (1973). California Driver Training Evaluation Study. Final report to the California Legislature, 422 p.

JONES, M.H. (1978). Safe Performance Curriculum Performance Measures Development, Washington, D.C., U.S. Dept. of Transportation, N.H.T.S.A. - March 1978, 228 p. (NTIS, PB284794)

KENZIE, W. Robert (1979). An Evaluation of Driver Education in the Schools of Prince-Edward Island. A summary report prepared for the Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch, Transport Canada by Ontario Institute for Studies in Education, 95 p.

KENZIE, W. Robert and CLIFFORD, L.V. (1981). Evaluation of the Ontario High School Driver Education Delivery System. Summary Report De-80-01; Ontario, Min of Transportation and Communications - Policy Planning & Research Division.

LABERGE-NADEAU, C. et al., (1982). "Les nouveaux conducteurs et la sécurité routière: établissement d'une méthode d'évaluation d'impact des programmes d'enseignement de la conduite automobile", Ottawa: Santé et bien-être social, projet no 6605-1900-42.

LABERGE-NADEAU, C., LEPIRE, H. et POTVIN, L. (1983). La problématique de l'enseignement de la conduite automobile au Québec, Rapport confidentiel présenté à la R.A.A.Q. en vertu d'une entente contractuelle. Centre de recherche sur les transports, Université de Montréal, 1983, 101 p.

LABERGE-NADEAU, C. et POTVIN, L. (1983a). "The Measured Effects of Driver Education: A Review of the Literature". Communication présentée à: Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference II, Winnipeg, juin 83; Seminar on Driver Education Issues, Toronto; juin 83; International Congress of Accidents and Traffic Medicine, Mexico, septembre 83.

LABERGE-NADEAU, C. et POTVIN, L. (1983b). "The Impact of Driver Education Programs: Literature Review and Perspective for a Canadian Evaluation Study". Communication présentée à l'Assemblée annuelle du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, Edmonton, mai 1983.

LABERGE-NADEAU, C. et POTVIN, L. (1983c). "Formal Driver Training: A Review of the Literature and the State of the Art in Canada". Communication présentée au 15e Congrès annuel du Conseil canadien de la sécurité, Moncton, juin 83.

LABERGE-NADEAU, C. et POTVIN, L. (1983d). "The effects of Driver Education: A Review of the Literature". Communication présentée à International Congress of Accidents and Traffic Medicine, Mexico, septembre 1983.

McCORMICK, Roland K. (1974). Report of ad hoc committee on driver education to provincial executive of the Nova Scotia Teachers Union.

Organisation de coopération et de développement économiques, Principes directeurs pour la formation des conducteurs, Recherche routière, Paris, 1981.

PAGE-VALIN, L., SIMPSON, H.M., WARREN, R.A. (1977). Effectiveness of Driver Education: What do we know and where do we go from there? Ottawa, Traffic Injury Research Foundation of Canada, 80 p. (TIRF Issues in ROAD SAFETY, 77F).

PAUL, Edward G. (1976). Driver Education "Where are we going". A paper presented at the Seventh Annual Symposium on Safety, Moncton.

RAYMOND, S., JOLLY, K., RISK, A.W., SHAOUL, J.E. (1973). An Evaluation of the Effectiveness of Driver Education in Reducing Accidents to Young People. Salford, England. Road Safety Research Unit, Department of Civil Engineering, 234 p.

RAINEY, R.V., CONGER, J.J. and WALSMITH, C.R. (1961). "Personality Characteristics as a selective factor in driver education". Highway Research Board Bulletin, (285), pp. 23-28.

ROBERTSON, L.S. (1980). "Crash involvement of teenaged drivers when driver education is elimitated from high school". American Journal of Public Health, 70 (6), pp. 599-603.

ROBERTSON, L.S. and ZADOR, P.L. (1978). "Driver Education and Fatal Crash Involvement of Teenaged Drivers". American Journal of Public Health, 68 (10), pp. 959-965.

ROBERTSON, L.S. and ZADOR, P.L.. Private communication, 1983.

RODELL, M.J. (1969). " A comparison of public and private driver training courses". Washington Department of Motor Vehicles, Report No. 023.

SCHUMAN, S.H., PELZ, D.C., ERLICH, N.J. and SELZER, M.L. (1967). "Young male drivers: Impulse expression, accidents and violations". JAMA, 200 (12, pp. 102-106.

SHAOUL, J.E. (1975a). The Use of Accidents and Traffic Offenses as Criteria for Evaluation Courses in Driver Education. Salford, England. Road Safety Research Unit, Department of Civil Engineering, 287 p.

SHAOUL, J.E. (1975b). The Use of the Driving Test as Alternative Criteria to Accidents for Evaluating Driver Education. Salford, England. Road Safety Research Unit, Department of Civil Engineering, 187 p.

SEAVER, W.B., NICHOLS, J.L., CARLSON, W.L. and VOAS, R.B. (1979). An Analysis of the Impact of Driver Education on the Licensing of 16 and 17 Years Olds. National Highway Traffic Safety Administration. Report No DOT HS 804 350, 109 p.

Toronto (1977). High School Driver Education in Canada - a summary prepared for the Second National Symposium Driver Education. 12p.

WALLER, P.F. (1973). Have the Schools Failed? Highway Safety Research Center, University of North Carolina, 17 p.

SOURCES GOUVERNEMENTALES

SOURCES GOUVERNEMENTALES

COLOMBIE BRITANNIQUE

A- MINISTRY OF TRANSPORTATION AND HIGHWAYS

- MOTOR VEHICLES BRANCH/DEPARTMENT

1. Annual Report, fiscal year 81-82.
2. Annual Report 1982-83, fiscal year ending March 31, 1983.
3. Application: Driver Training School.
4. Application by Parent or Guardian in Support of Application for a Driver's License in Accordance with the Motor Vehicle Act Section(s) 24(6) and 28.
5. Application for British Columbia Driver Training School Operator's/ Instructor's License.
6. Application for Driver's License.
7. Application for Duplicate of British Columbia Driver's License, sample.
8. Application for Renewal of British Columbia's Driver's License, sample.
9. Application to Dispense With the Requirement for Parental Application.
10. British Columbia Driver's License, sample.
11. British Columbia Driver's License, Renewal Notice and Application, sample.
12. British Columbia Motor Vehicle Traffic Incident Police Investigation.
13. The British Columbia Professional Drivers' Manual, 1981, 65 p.

14. Certification Form, To the Superintendent of Motor-vehicles, c/o Driver's Examination Office.

15. Driving Record of Driver Education Incentive Program Graduates since Graduation to April 24, 1981, p.357-8.

16. Driver Education Incentive Program, British Columbia, 1974-1981.

17. Driver Training Enrollment Form.

18. Driver Training Instructor Practicums, 8 p.

19. Driver Training School Inspection Report, To: Driver Examination Section.

20. Driver Training School Instructor Examination A, B, C.

21. Driver Training School License.

22. Driver Training School Operator, Examination A, 4 p.

23. Employee Notice Record, For the Superintendent of Motor-Vehicles, c/o Driver's Examination Division, Victoria, B.C.

24. Évaluation de l'effet du D.E.I.P. sur les taux d'accidents et d'infractions chez les jeunes de moins de 25 ans - étude non publiée. Driver License Division.

25. Instructional Driver's License, sample.

26. Instructor's License.

27. Letter to Referees From Driver Examination Section, Superintendent of Motor-Vehicles, Re: Confidential Reference Request.

28. Letter re: Mechanical Inspection of Driver Training School Vehicles.

29. Mailing List for Driver Training Schools, Nov. 23, 1982.

30. The New Driver Safety Program, dépliant.

31. Operator's License.

32. The Procedure to Follow when Licensing a Driver Training School, 4 p.

33. Report of Examination of Visual Functions.

34. Road Test Results.

35. Safe Riding Guide, 41 p.

36. Safe Riding Guide, 72 p.

37. Temporary Instructor's License.

38. Vehicle Requirements for Class 1, 2, 3, 4 Road Tests.

39. Written Examination - Class 5.

B- LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Laws of British Columbia, 94 p. Unproclaimed Amendments as of October 15, 1982, 9 p.

2. Motor-Vehicle Act, R.S.B.C. 1979, C. 288.

3. Regulations pursuant to the Motor Vehicle Act, B.C. Reg. 26/58, (1982).

C- ÉDUCATION

D- AUTRES DOCUMENTS VENANT DE MINISTÈRES PROVINCIAUX

1. Declaration of Instructional Hours.

2. Super, Natural, British Columbia, Canada, carte de la Colombie britannique.

E- VANCOUVER SAFETY COUNCIL

1. High School Driver Education, Enrollment Comparison, School Years 1972 through 1977, 1 p.

2. High School Driver Education Enrollment Five Year Comparison, (1977-78 to 1981-82).

3. High School Driver Education Enrollment for 1982 to date in 1983.

F- THE AETNA CASUALTY AND SURETY COMPANY

1. The Aetna Casualty and Surety Company Private Passenger Automobile Driver Training Credit Analysis Countrywide, 1976-1978

G- ASSOCIATED DRIVING SCHOOLS OF B.C.

1. Associated Driving Schools of B.C., 4 p.

SOURCES GOUVERNEMENTALES

ALBERTA

A- ALBERTA TRANSPORTATION

- TRANSPORTATION SAFETY BRANCH

1. Alberta Collision Statistics 1981, Planning and Administration.

2. Alberta Collision Statistics 1982, Planning and Administration.

3. Alberta Traffic Collision Facts 1982.

4. Annual Report, 1980-1981.

5. Driver Education Statistics, 1981

6. Driver Education Statistics for Calendar Year 1980, 1 p.

7. Driver Training Curriculum Guide

8. Driver Training School & Instructor Guide, 47 p.

9. Requirements for Becoming a Driver Instructor in the Province of Alberta.

10. Requirements for Establishing a Driving School, 1 p.

11. This is the Safety Branch, folder.

- MOTOR VEHICLES DIVISION

20. The Driver's Handbook for Basic Class Licenses, 64 p.

21. The Driver's Handbook for Certificate Class Licences, 22 p.

22. The Driver's Handbook for Large Trucks, Tractor Trailer, Taxi, Ambulance & Bus, 31 p.

23. Motor Vehicle Registrations by Type, 1974-80, as of March 31.

24. Operator Statistics as of December 31, 1982, Solicitor General, 3 p.

25. Operator's Statistical Report - Driver Examinations/Certification, April 1980 - February 1983, 39 p.

B- LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Driver Training Regulation, Highway Traffic Act, Alta Reg. 234/82 (1982)

2. Highway Traffic Act, R.S.A. 1980, C.H-7.

3. Motor Vehicle Administration Act, R.S.A. 1982, C.M-22.

4. Regulations under the Motor Vehicle Administration Act, being Alta Reg. 22/76 with amendments up to and including Alta Reg. 233/82.

C- DEPARTMENT OF EDUCATION

1. Curriculum Guide for Driver and Traffic Safety Education 10, Alberta Department of Education, 1982.

D- AUTRES DOCUMENTS VENANT DES MINISTÈRES PROVINCIAUX

1. Driver Education Incentive Program Certificates Issued.

2. Driver Evaluation/Certification Program, Policy and Procedures, 11 p.

3. List of Driving Schools, 13 p.

4. Map of Alberta indicating (1) Driver Education "10" taught '79-'80

   (2) Location of Driving Schools, Sept. '80.

5. Statistiques sur Driver Education 10.

E- ALBERTA AUTOMOBILE INSURANCE BOARD

1. Circulars to all Automobile Insurers Licensed in Alberta, re: Driver Training Credit, Alberta Automobile Insurance Board, 1974, 1975, 1977.

F- CANADIAN EDUCATION ASSOCIATION

1. Newsletter, January 1983, 1 p.

SOURCES GOUVERNEMENTALES

SASKATCHEWAN

A- SASKATCHEWAN/HIGHWAY TRAFFIC BOARD/HIGHWAYS AND TRANSPORTATION

1. Application for renewal of Driver Instructor's certificate of Registration, 8 p.

2. Classes of Drivers Licenses, 8 classes.

3. Driver Education Exam, Sign Test A.

4. Driver Education Registration, 5 p.

5. Driver Examination Certificate.

6. Driver's Handbook; A Guide to Safe Driving, Driver Licensing Administration, 88 p.

7. Forms necessary to obtain a Certificate of Registration as a Driver Training School

8. Highway Traffic Board - Driver Examiner Activity Report; rapport pour 1980-81 et 1981-82, 4 p.

9. Liste des écoles de conduite commerciales, 6 p.

10. Liste des instructeurs en conduite automobile dont le permis est valide - année 82-83, 10 p.

11. Motor Vehicle Accident Report, exemplaire du formulaire.

12. Professional Driver's Handbook, Traffic Safety Services Division, Driver Licensing Branch, January 1983, 114 p.

13. Saskatchewan Official Highway Map 1983.

14. 1979 Saskatchewan Traffic Accident Facts, 40 p.

15. 1980 Saskatchewan Traffic Accident Facts, 47 p.

16. 1981 Saskatchewan Traffic Accident Facts, 43 p.

17. 1982 Saskatchewan Traffic Accident Facts, 43 p.

18. All Drivers by Age, for the report period ended Dec. 31, 1982, A.A.I.A.

19. Male Driver Registrations by kind of license and class; for the report period ended. A.A.I.A., Dec. 31, 1982, 3 p.

20. Male Driver Registrations by Age; for the report period ended Dec. 31, 1982; A.A.I.A., 3 p.

B- LOIS ET RÈGLEMENTS

1. An Act Respecting the Operation of Vehicles, R.S.S. 1983, C.V-3.1

2. Regulations Under the Vehicles Act, S. Reg. 192/70, (O.C. 1100/70) in:The Saskatchewan Gazette, August 21, 1970.

C- DEPARTMENT OF EDUCATION

1. Agreement between School Board and Driver Training School, 2 p.

2. Driver Education; Organization, Administration and Supervision, A Handbook for Division III and IV, January, 1980, 79 p.

3. Driver & Traffic Safety for Saskatchewan Youth, Activity Guide for Division IV, July 1977.

4. The Driving Without Impairment Program, September, 1980.

5. Individual Driver Education Progress Sheet, 1 p.

6. Individual Pupil Record, 1 p.

7. Individual Record Cards.

D- AUTRES DOCUMENTS VENANT DE MINISTÈRES PROVINCIAUX

1. Saskatchewan Government Systems Centre, Master Driver File Description, 11 p.

2. Saskatchewan Regulation 192/70 (1970) in: The Saskatchewan Gazette, 21 août 1970.

3. An Act respecting the Operation of Vehicles, R.S.S. 1983, c. V-3.1.

SOURCES GOUVERNEMENTALES

MANITOBA

A- DEPARTMENT OF HIGHWAYS AND TRANSPORTATION

1. Annual Report, 1981-82.

2. Agreement Between a City or Town in Manitoba and Her Majesty the Queen in Right of the Province of Manitoba Concerning Use of Motor Vehicles in High School Driver Education Programs.

3. Annual Accident Statistics for the Province of Manitoba; Number of Drivers.

4. Annual Driver Education Statistics, 2 p.

5. Application for Driving School Permit, Motor Vehicle Branch, 2 p.

6. Application for Enrollment, Driver Education Basic Course for Instructors, 1 p.

7. Application for Instructor's Permit, Motor Vehicle Branch, Manitoba, 1 p.

8. Application for License For a Motor Vehicle to be Used by a Driver Training School, Driver Education, Motor Vehicle Branch, 1 p.

9. Application For Road Test and Receipt of Payment.

10. The British Driving Test, William Smith, Chief Driving Examiner, 14 p.

11. Class Record, High School Driver Training and Education Program.

12. Driver Education, Here Are the Facts, Motor Vehicle Branch, High School Driver Education, dépliant.

13. Driver License Written Examination, Motor Vehicle Branch.

14. Driving School Permit, Office of the Registrar, Motor Vehicle Branch.

15. Driving School Vehicle Inspection Form, 1 p.

16. Examination on the Highway Traffic Act, Test (A).

17. Examination on the Practical Knowledge of Safe Driving, Test (A).

18. Examination on the Theory of Safe Driving Practices, Test (A).

19. Formulaire d'autorisation des parents, Apprentissage de la conduite à l'école secondaire, Direction des véhicules automobiles, 2 p.

20. Formulaire pour les élèves voulant obtenir un permis spécial de classe 7, à joindre au formulaire d'autorisation des parents.

21. Guide de l'automobiliste manitobain, Direction des véhicules automobiles, 99 p.

22. High School Driver Education Instructors' Syllabus, 64 p.

23. Highway Traffic, Part II: Licensing of Drivers, July 1982, 23 p.

24. How can I choose a Driving School, Motor Vehicle Branch, High School Driver Education, dépliant.

25. Instructor Preparatory Course; Administration Notes, High School Driver Education, Manitoba, 24 p.

26. Lettre adressée aux instructeurs et aux propriétaires d'école de conduite concernant les renouvellements de permis; par le superviseur de Commercial Driving Schools and Instructors, janvier 83, 1 p.

27. Lettres envoyées aux parents pour informations sur le cours de conduite donné au secondaire, 2 p.

28. Liste des écoles de conduite 1982, Manitoba, 3 p.

29. Liste des instructeurs pour le programme "Driver Education" 1982-83, 8 p.

30. Manitoba Annual Report 1981/82.

31. Manitoba Class License System, Motor Vehicle Branch, Manitoba.

32. Manitoba Driver Education Annual Report, pour les années scolaires de 75-76 à 81-82, 12 p.

33. Manitoba Driver Education Survey.

34. Manitoba Drivers Handbook, Motor Vehicle Branch, 100 p.

35. Manitoba High School Driver Training and Education Program Form, 1 p.

36. Manitoba Point System, 19 p.

37. Preparatory Course, Administration Notes, High School Driver Education.

38. Rapports annuels (non officiels) 1980-82, Statistiques sur les examens pour le permis de conduire, 3 p.

39. Renewal Application for Instructor's Permit, Motor Vehicle Branch, 1 p.

40. Report and Statement concerning an accident, exemplaire d'un formulaire.

41. Requirements for Becoming a Commercial Driving Instructor in Manitoba, 1 p.

42. Requirements for Opening a Commercial Driving School, Supervisor of Commercial Driving Schools, 1 p.

43. Road Test for Instructor's Permit, 7 p.

44. Sign Test, Motor Vehicle Branch.

45. Sportsmanlike Driving Test 1, 1-A, 2, 2-A, 3, 3A. High School Driver Education and Training Program.

46. Sportsmanlike Driving Test 3 Chapter 8, 9, 10 - 3rd Canadian Edition, High School Driver Education and Training Program.

47. Student Data Form, Province of Manitoba High School Driver Education and Training Program, 1 p.

48. Teacher Preparation Course in High School Driver Education, conducted by Province of Manitoba Department of Highways and Transportation, at the University of Manitoba, 1982.

49. Temporary Instructor's Permit, Motor Vehicle Branch, Manitoba Department of Highways and Transportation, 1 copie.

B- LOIS ET RÈGLEMENTS

1. The Highway Traffic Act, Manitoba; Selected pages Containing those sections studied in conjunction with the Regulations pertaining to Driving Schools & Driving Instructors in preparation for the Highway Traffic Act Examination, Queen's Printer, Manitoba, 182 p.

2. Manitoba Regulation 174/76 (1976) in: The Manitoba Gazette, Vol. 105, no. 32.

3. Manitoba Regulation 42/81 (1981) in: The Manitoba Gazette, Vol. 110, no. 8.

4. Manitoba Regulation 1642/66, 3 p.

SOURCES GOUVERNEMENTALES

ONTARIO

A- MINISTRY OF TRANSPORTATION & COMMUNICATIONS

1. Certificat de cours de conduite, en collaboration avec le ministère de l'Éducation, 2 formats.

2. Course Guideline; Chief Driving Instructors Course, 1981 Interim VErsion, 18 p.

3. Course Guideline; Driving Instructor, 1981 Interim Version, 18 p.

4. Driver Control Statistics - 1981; Summary Sheet, Ontario, 13 p.

5. Driver Control Statistics - 1982; Summary Sheet, 13 p.

6. Driver Examination Statistics - Provincial - March 31, 1982.

7. The Driver's Handbook; Traffic Laws and Good Driving Practices For Drivers in Ontario, 1982, 140 p.

8. Driver Licensing Section; Statistics 1981, 4 p.

9. Evaluation of the Ontario High School Driver Education Delivery System - Summary Report, Policy Planning and Research Division, December 1981' 45 p.

10. Motor Vehicle Accident Facts-1977, Collision and Licensing Records, Licensing and Control Branch, Drivers and Vehicles, Ontario.

11. Motor Vehicle Accident Facts-1978, Collision and Licensing Records, Licensing and Control Branch, Drivers and Vehicles, 41 p.

12. Motor Vehicle Accident Facts-1979, Collision and Licensing Records, Licensing and Control Branch, Safety and Regulation, 39 p.

13. Motor Vehicle Accident Facts 1981, Safety & Regulation Transportation Regulation Development Branch, Safety Co-ordination & Development Office.

14. Motor Vehicle Accident Report

15. Ontario Classified Driver Licensing System Quick Check Chart, 1 p.
16. Ontario Manual on Classification and Reporting of Motor Vehicle Accidents, January 1981.

17. Order Form for Driver Instruction Material, 1 p.

18. Overview of Ontario's Driver Licensing and Control Programs, June 1982, 24 p.

19. Power Under Control, McClelland & Stewart, 1981, 255 p.

20. Probationary Driver System, July, 1982, 25 p.

21. Record of Driver Examination; Class-Heavy Equipment; Class 6; Class Motorcycle, 1 p.

22. Request for Driver Education Course Certificates, Public and Safety Information Branch.

23. Revision and Evaluation of Driver Education in Ontario, - (2 documents: Phase 1; Phase 2), Policy Planning and Research Division, September 1980.

24. Revision and Evaluation of Driver Education in Ontario; Summary of the First Two Phases of the Study, Policy Planning and Research Division, October 1980.

25. Teacher's Manual for the Driver Instruction Programme in Ontario Secondary Schools.

B- LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Highway Traffic Act, Government of Ontario, February 1982.

2. An Act to Amend the Highway Traffic Act, Bill 26, 2nd Session, 32nd Legislature, (Ont.), (1982). Queen's Printer for Ontario, Toronto.

3. An Act to regulate Driving Schools, Bill 141, 3rd Session, 31st Legislature (Ont.), (1979). Queen's Printer for Ontario, Toronto, 12 p.

C- MINISTRY OF EDUCATION

1. Driver Education in Ontario Schools; a Resource Guide for the Intermediate and Senior Divisions, 1977, 22 p.

2. Statistiques sur l'éducation en Ontario 1981, 178 p.

D- AUTRES DOCUMENTS VENANT DE MINISTÈRES PROVINCIAUX

1. Note pour les directeur régionaux de l'éducation, les directeurs de l'éducation et les présidents des conseils scolaires; concernant les directives sur l'enseignement de la conduite automobile dans les écoles secondaires; le ministère de l'Éducation, le ministère des Collèges et Universités, le ministère des Transports et des Communications, 5 novembre 1980, 3 p.

2. Note pour les présidents des conseils scolaires; concernant les subventions générales de 1983; ministère de l'Éducation, ministère des Collèges et Universités, 25 mars 1983, 16 p.

3. Professional Development Course Outline; Driver Education Instructor, Ministry of Education, Ministry of Transportation and Communications, 1983 Interim Version, 20 p.

4. Ontario Statistics 1982, Ministry of Treasury and Economics

E- ONTARIO SAFETY LEAGUE

1. Application for Approval of Driver Education Course, 5 p.

2. Driving School Classroom Instructors Course; Professional development course for the driving school industry, in collaboration with Insurer's Advisory Organization, 11 p.

3. List of Driving Schools Authorized to Offer Approved Driver Education Courses, for the Insurers' Advisory Organization, the Association of Independent Insurers and the Independent Insurance Companies, April 1983, 16 p.

SOURCES GOUVERNEMENTALES

QUEBEC

A- RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

1. Cautionnement de l'exploitant d'une école de conduite par police de garantie, 2 p.

2. Circulaires 1-11 aux propriétaires d'écoles de conduite (du 25 mars 1982 au 25 mars 1983).

3. Classes of Drivers' Licences, Effective, January 1, 1982.

4. Demande d'un permis ou de renouvellement d'un permis d'école de conduite, 4 p.

5. Différentes classes de permis de conduire au Québec, 1 p.

6. Dossiers des écoles de conduite disponibles à la Régie de l'assurance automobile du Québec, 183 dossiers consultés.

7. Élève au volant ... à l'école de conduite, dépliant.

8. Fiche de l'élève, service de l'éducation routière.

9. Identification des problèmes relatifs à l'enseignement de la conduite automobile au Québec et commentaires, mai 1983.

10. Liste officielle des écoles de conduite pour l'année 82-83, 43 p.

11. Nombre de détenteurs de permis de conduire et de véhicules en circulation selon la région de résidence - 1982 (tableau 1), Répartition régionale du parc automobile et des détenteurs de permis de conduire, Service de la Recherche et de la Statistique, juin 1983.

12. Rapport d'accident de véhicules automobiles.

13. Rapport d'examen médical pour conduite de véhicules automobile, 1 p.

14. Rapport relatif aux réunions sectorielles des propriétaires d'école de conduite, novembre 1982.

15. Rapport Statistique 1981, Fonds d'indemnisation automobile du Québec, 200 p.

16. Tableau Statistique relativement à l'enseignement de la conduite automobile au Québec (véhicules de promenade), Jean-Yves Lord, Service de l'Éducation routière, le 28 mai 1980.

17. Documentation fournie par le centre d'évaluation des conducteurs.

    1. Étude sur le mode de fonctionnement du C.E.C. Sauvé.
    2. Organisation de la sélection et de la formation des examinateurs.
    3. Test théorique pour les aspirants examinateurs.
    4. Test pratique de conduite d'une motocyclette.
    5. Trajets routiers - examen pratique, conduite automobile.
    6. Test pratique de conduite d'un véhicule de promenade - circuit fermé.
    7. Test visuel.
    8. Examens théoriques pour l'obtention du permis de conduire; véhicules de promenade: général et signalisation. Séries A,B,C,D: anglais et français.

B- LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Décret, Concernant un Règlement modifiant les "Règlements supplémentaires se rapportant à la Loi de l'enseignement privé", Gouvernement du Québec, 26 mars 1980, 2 p.

2. Code de la sécurité routière, Projet de loi no 4 (1e lecture), 1ère session, 32e législature (Qué.) (1981).

3. Règlement sur les écoles de conduite, Arrêté en Conseil 1563 du 27 avril 1971, Régie de l'assurance automobile du Québec, mars 1982, 41 p.

C- MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION

1. Contrat de vente de cours, Service général de l'enseignement privé et ministère des Transports, Service de l'éducation routière, gouvernement du Québec.

2. Entente entre le ministère des Transports et le ministère de l'Éducation relativement à l'organisation de l'enseignement au niveau secondaire du programme de conduite et d'entretien des véhicules automobiles privés, document de travail, version #2, 9 juin 1980.

3. Programme de formation professionnelle pour adultes; description des programmes de moniteur et instructeur de conduite de véhicules de promenade. D.G.E.C.

4. Prospectus, Programme de formation professionnelle pour adultes, 6 p.

D- AUTRES DOCUMENTS VENANT DE MINISTÈRES PROVINCIAUX

1. Annuaire du Québec 1979-1980, au 1 janvier 81, 1976.

2. Rapport annuel 1981-1982, ministère des Transports, Québec

3. Cours de formation personnelle de base en conduite de véhicules de promenade. Min, des Transports - B.V.A. - août 79, 128 p.

E- ASSOCIATION DES MONITEURS ET INSTRUCTEURS EN CONDUITE AUTOMOBILE (AMICA).

1. Carrefour, Bulletin de l'Association des moniteurs et instructeurs en conduite automobile du Québec, vol. 3, no 1, juin 1983.

2. Sommet en éducation routière, compte rendu. Association des moniteurs et instructeurs en conduite automobile du Québec, Lévis, mars 1983.

F. ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES D'ÉCOLES DE CONDUITE (APECQ)

1. Mémoire présenté au président du Comité interministériel sur la sécurité routière, juillet 1981.

2. Recommandations sur les dispositions législatives et réglementaires québécoises relatives à l'enseignement de la conduite d'un véhicule routier, juin 1982.

3. Le Reflet, Journal de l'Association des propriétaires des écoles de conduite du Québec, mars, avril, mai 1983.

SOURCES GOUVERNEMENTALES

NOUVEAU BRUNSWICK

A- DEPARTMENT OF TRANSPORTATION/MOTOR VEHICLE DIVISION

1. Class of Drivers by Age Group, January 1983, 1p.

2. Conduire et Survivre, Carte du Nouveau-Brunswick, 1981.

3. Demande de lettre de référence suite à une demande d'autorisation d'instructeur où la personne est citée comme référence; 1p.

4. Demande d'une autorisation d'instructeur, 1 p.

5. Driver Examination Report.

6. Driver's Handbook, Province of New Brunswick, 48 p.

7. Extrait du dossier judiciaire des infractions à la loi sur les véhicules à moteur ou au code criminel.

8. Permis d'instructeur - conduite des véhicules automobiles.

9. Rapport annuel 81-82.

10. Province of New Brunswick, Report of Motor Vehicle Traffic Accident.

11. Report of Driving Report (Motorcycle), Department of Provincial Secretary, Motor Vehicle Branch.

12. Report of Driving Test.

13. The value of Driver Education Training, Analysis Project No. 1, Motor Vehicle Branch, Highway Safety Division, Province of New Brunswick, Fredericton, July 7, 1967.

14. Written Examination, Driving Instructor's License.

15. 1982 New Brunswick Motor Vehicle Traffic Accident Statistics.

B- LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Lois sur les véhicules à moteur, R.S.N.B. 1982, C.M-17, 197 p.

2. New Brunswick Regulation 67-65, Motor Vehicle Act (O.C.67-586), The Queen's Printer for the Province of New Brunswick, Fredericton, New Brunswick, 1967, 46 p.

3. New Brunswick Regulation 69-33, Motor Vehicle Act (O.C.69-335), The Queen's Printer for the Province of New Brunswick, Fredericton, New Brunswick, 1969, 7 p.

4. New Brunswick Regulation 71-93, Motor Vehicle Act (O.C.71-565), The Queen's Printer for the Province of New Brunswick, Fredericton, New Brunswick, 1971, 2 p.

5. Règlement 79-110, Loi sur les véhicules à moteur (D.C.79-559), Gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick, L'Imprimeur de la Reine, 7 p.

6. Schools Act, chapter S-5, R.S.N.B. 1973, Section 6.

7. Driving Instructor's License; fees, qualifications, application, expiry date, etc..., Motor Vehicle Act 1955, 2 pages.

8. Directive; cours de conduite; article 12.1 Loi scolaire, 6 p.

C- DEPARTMENT OF EDUCATION

1. A Report on the 1980 Student Questionnaire, The Evaluation Branch, 12 p.

2. A Report on the 1981 Student Questionnaire, The Evaluation Branch, 20 p.

D- AUTRES DOCUMENTS VENANT DE MINISTÈRES PROVINCIAUX

1. Certificat de compétence, Programme de conduite de véhicules automobiles.

2. Commercial Driving Instructors 1983.

3. Data Bank Check List, 2 p.

4. Examen écrit pour permis de conduire - signalisation, test No.4, 1 p.

5. Informations générales sur le programme "Driver Education" au secondaire, année 82-83.

6. Liste des instructeurs pour le secondaire, année scolaire 82-83, 1 p.

7. Province du Nouveau-Brunswick, État comparatif, Immatriculation et permis de conduire pour les années financières fin mars 1978-82, 1 p.

8. Section de la compétence des conducteurs pour la période du 1er avril 1981 au 31 mars 1982, 1 p.

9. Written Driver's Test-Basic, Tests No. 1, 2, 3, 3 p.

10. Written Driver's Test - Supplementary, Test No. 8, 1 p.

E- NEW BRUNSWICK SAFETY COUNCIL INC.

1. Agenda; Teacher Training Course in Driver Education, conducted by New Brunswick Safety Council Inc., August 16-27, 1982, 11 p.

F- YOUNG DRIVERS OF CANADA

1. Student Workbook, Young Drivers of Canada, Canada's Most Comprehensive Driver Training Programme, 1981, 32 p.

2. Young Drivers of Canada; Canada's Most Comprehensive Driver Training program for young drivers; dépliant explicatif.

SOURCES GOUVERNEMENTALES

NOUVELLE-ÉCOSSE

A- DEPARTMENT OF HIGHWAYS

1. Application for Driver Education Course Grant.
2. Application for Driver Training School Permit, Registry of Motor Vehicles.
3. Application for a Driver's License, Registry of Motor Vehicles, 2 p.
4. Application for Driving Instructor's License, Registry of Motor Vehicles.
5. Beginners License, Specimen.
6. Certificate of Award, in collaboration with the Department of Education.
7. Certification of Students - Hours of Driver Education Instruction.
8. Classified Driver Licenses,
9. Commercial Driving License Issued for the calendar year 1983, liste, 3 p.
10. Commercial Driving School Permits issued for Period January 1, 1983 to December 31, 1983.
11. Contents; Driver's Handbook, Registry of Motor Vehicles, 95 p.
12. Driver's Handbook, Registry of Motor Vehicles, 95 p.
13. Driver's License, specimen (copies)
14. Drivers License Examination, Registry of Motor Vehicles, 2 pages

15. Driver License Examination; Road Rules Test, Registry of Motor Vehicles, séries A, B, C, D.

16. Driver License Examination; Sign recognition test, Registry of Motor Vehicles, 1 p.

17. Driver Record, Registry of Motor Vehicles.

18 Driver Training School Permit, Registry of Motor Vehicles, Highway Safety and Field Programmes Division.

19. Driving Instructor's License, Registry of Motor Vehicles.

20. Examination Report.

21. Province of Nova Scotia Driving Instructor Student Certification.

22. Public Passenger Vehicle Driver Examination, Registry of Motor Vehicles.

23. Record of Conviction, Magisterial District of the Province of Nova Scotia, Canada.

24. Report of Motor Vehicle Accident, Registry of Motor Vehicles.

25. Timetable; Course for Instructors in High School Driver Education, in collaboration with the Department of Education, August 9, 1982 - August 20, 1982, 10 p.

B- LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Motor Vehicle Act, R.S.N.S. 1981, c.191. Queen's Printer, Halifax, Nova Scotia, 1981.

2. Regulations respecting Driver Training Schools, Nova Scotia Department of Highways, 7 p.

SOURCES GOUVERNEMENTALES

ILE DU PRINCE EDOUARD

A- DEPARTMENT OF HIGHWAYS & PUBLIC WORKS - HIGHWAY SAFETY DIVISION

1. Application for Driver's License to operate a Motor Vehicle, Driver's License.
2. Application for an Instruction Permit.
3. Application for License - Driver Training Instructor.
4. Application for Permit as a Driver Training School.
5. Driver Examination Certificate.
6. Driver's Handbook, 88 p.
7. Driver Training Instructor License.
8. Driver Training School Permit.
9. Motor Vehicle Accident Report Form.
10. Motor Vehicle Safety Inspection Program, Motor Vehicle Inspection Station No. 000.
11. Prince Edward Island Classified Driver License System, 1 p.
12. Report of Motor Vehicle Traffic Accident.
13. Rules of the Road, The Laws of the Province of Prince Edward Island, 4 p.
14. Sign Recognition Test.
15. Your Driver's License.

B- LOIS ET RÈGLEMENTS

1. An Act to Amend the Highway Traffic Act, 1964. P.E.I.A. 1975, C.45.

2. Highway Traffic Act, R.S.P.E.I. 1974, c.H-6.

3. Regulations: Demerit Point System, Highway Traffic Act, R.S.P.E.I. 1980, c.H-6.

4. Regulations: Driver Training Schools, Highway Traffic Act, R.S.P.E.I. 1978, H-6.

5. Regulations: Temporary Permits, Highway Traffic Act, R.S.P.E.I. 1978, c.H-6.

C- DEPARTMENT OF EDUCATION

1. Teacher's Register.

2. Driver Education Program, October 1981

3. Driver Education Teachers 1982-83, liste, 2 p.

D- AUTRES DOCUMENTS VENANT DE MINISTÈRES PROVINCIAUX

1. General Information, Prince Edward Island.

2. Une île à découvrir, île du Prince-Édouard, carte touristique officielle.